Виктор УРВАЧЁВ

НА ПЕРЕХВАТ!

ЛЕТНАЯ КНИЖКА «СТАЛИНСКОГО СОКОЛА»

SHOUT
SHARE IT

Annotation

Такой книги вы еще не читали. Это не просто фронтовые мемуары «сталинского сокола»; больше, чем воспоминания ветерана — в данном издании подлинная летная книжка советского аса-истребителя дополнена не только его откровенными рассказами, но и профессиональными комментариями его сына — военного историка.

Именно историки придумали пословицу: «Врет, как очевидец» — они лучше других знают, как часто память подводит участников событий (тем более когда мемуары пишутся не по «горячим следам», а много лет спустя), что любые воспоминания, как правило, очень субъективны и не всегда достоверны. Но летная книжка — официальный документ строгого учета, хранившийся под грифом «секретно», куда заносятся полные сведения обо всех вылетах, воздушных боях и сбитых самолетах противника, на основе которых можно восстановить подлинный ход событий.

А боевой опыт Георгия Урвачёва уникален — приняв боевое крещение в июне 1941 года, он участвовал в трех войнах, дрался на перехватчике МиГ-3 в ПВО Москвы и на реактивном МиГ-15 против американских «сейбров» в Корее, был летчиком-испытателем и пилотом воздушной лаборатории, заслужив такую характеристику: «Летает отлично, летать любит». Эта книга — дань памяти всем «сталинским соколам», крылатому поколению Победителей, превратившему СССР в великую авиадержаву.

- Виктор Урвачев
  - От автора
  - О летной книжке, биографии и направлении в «парадный» полк
  - Личная летная книжка 1940–1943 гг. младшего лейтенанта Георгия Николаевича Урвачёва начата — 29.01.1940 г., Закончена — 23.12.1943 г.
    - Накануне и начало войны. Московская ПВО
    - 1940 год
    - 1941 год
    - 1942 год
    - 1943 год
  - Личная летная книжка капитана Георгия Николаевича Урвачёва начата — 3 января 1944 г., закончена — 21 февраля 1947 г. Конец войны. Приморье и война с Японией

- 1944 год
- 1945 год
- 1946 год

- Личная летная книжка командира АЭ капитана Георгия Николаевича Урвачёва начата — 3 января 1947 г., закончена — 7 ноября 1949 г. Приморье. Высший пилотаж
  - 1947 год
  - 1948 год
  - 1949 год
  - О летной книжке с 8 ноября 1949 г. до 2 апреля 1952 г. Дальний Восток
- Летная книжка летчика подполковника Урвачёва Георгия Николаевича начата — 3 апреля 1952 г., закончена — 29 декабря 1955 г. МиГ-15 и война в Корее. Летно-испытательная станция Военной базы № 77
  - 1952 год
  - 1953 год
  - 1954 год
  - 1955 год
- Летная книжка летчика подполковника Урвачёва Георгия Николаевича начата — 1 января 1956 г., закончена — 28 декабря 1958 г. Смешанная испытательная авиационная эскадрилья НИИ ЭРАТ ВВС
  - 1956 год
  - 1957 год
  - 1958 год
- Летная книжка летчика подполковника Урвачёва Георгия Николаевича начата — 15 января 1959 г., окончена — 1 апреля 1964 г. Транспортная авиация. Военный летчик 1-го класса и последний полет
  - 1959 год
  - 1960 год
  - 1961 год
  - 1962 год
  - 1963 г.
  - 1964 год
  - Летная книжка летчика Урвачёва Георгия Николаевича закончена Итоги. Отставка, пенсия и гражданская служба — новая жизнь в авиации
- Заключение
- Список использованной литературы и материалов

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5

Виктор Урвачев
На перехват! Летная книжка «сталинского сокола»

От автора

Записки подготовлены на основе летной книжки моего отца, военного летчика Георгия Николаевича Урвачёва (1920–1997 гг.), участника войн с Германией и Японией в 1941–1945 гг., в Корее — в 1952–1953 гг. и летчика-испытателя ВВС в 1954–1964 годах. Использованы также его устные рассказы, газетные заметки, короткие записки и тезисы к различным выступлениям, а также литература, архивные и другие материалы, список которых приводится в конце записок. В связи с этим следует иметь в виду следующее.

Летная книжка военного летчика, как и другие официальные документы, не вполне адекватна реальной жизни. Трудно предположить, что в условиях напряженной, динамичной летной и боевой работы тщательно заполняются многочисленные разделы и графы летных книжек. Один летчик-истребитель вспоминал: *«Летные книжки мы не проверяли… уже после войны я посмотрел документацию. Велась она безобразно, поскольку никто из летчиков ее не контролировал. Много не дописывали, много неточностей, что-то упущено».*

Отец был хорошим рассказчиком, но скупо пользовался этим, и все, что включено в записки, рассказано им от случая к случаю на протяжении десятилетий, и вот уже более десяти лет его нет в живых.

Проработанная при подготовке записок литература зачастую отмечена недостатками, свойственными многим современным книгам на исторические темы — неряшливостью, небрежностью и слабой проработкой материала при их подготовке, но лишена главного из них — в ней реальная история не подменяется выдумками авторов.

Как следует из сказанного, записки могут содержать ошибки и неточности. Однако использованные при их подготовке материалы изложены максимально точно и добросовестно. В этих записках нет ни одной выдуманной строки. Высказываемые предположения сопровождаются соответствующими оговорками: «видимо», «кажется», «предположительно» и тому подобными.

О летной книжке, биографии и направлении в «парадный» полк

Летная книжка заводится на летчика в части, куда он направлен после летного обучения. Она содержит поденную запись всех вылетов с указанием даты, типа самолета, задания и продолжительности полета, результаты летной и боевой учебы, проверки техники пилотирования, другие записи, связанные с летной работой. По установленному порядку основная часть разделов летной книжки заполняется штабом части. Под его контролем летчик ведет поденную запись летной работы, маршрутных полетов и огневой подготовки.

Летная книжка отца содержит записи о полетах с первого после окончания школы летчиков — 29 января 1940 г. и до последнего — 20 апреля 1964 [1] года. Они составляют шесть томов — небольших альбомов объемом от 260 до 400 страниц, прошитых и скрепленных печатью.

Отец родился в деревне Причаль Венёвского района в Тульской области и был, как он писал в автобиографии, «*из середняцкой семьи* ». Перебравшись до революции в Москву, его отец, Николай Алексеевич, работал токарем на заводе Михельсона, а мама, Федосья Захаровна, — прядильщицей на мануфактуре Алексеева. Затем они вернулись в деревню, где Николай, получивший туберкулез в окопах Первой мировой войны, умер молодым в 1926 году. Федосья осталась с тремя детьми на руках, из которых шестилетний отец был старшим, и хозяйство пришло в упадок. Спасаясь от голодной смерти, в 1929 г. она с детьми снова приехала в Москву на мануфактуру, ставшую прядильной фабрикой им. М. И. Калинина, и проработала на ней 45 лет.

Поскольку в семье не было лишней копейки, чтобы продолжать учебу в средней школе, отец после семилетки пришел на завод Михельсона, названный к тому времени именем Владимира Ильича (В. И. Ленин был здесь ранен в 1918 г.), и, окончив фабрично-заводское училище, вскоре стал квалифицированным токарем. Он с гордостью рассказывал, что работал не на конвейере, а был токарем-универсалом в инструментальном цехе и выполнял «штучную» работу.

Работая на заводе, получил первоначальную летную подготовку в Пролетарском аэроклубе г. Москвы на планере и на учебном самолете У-2 — двухместном биплане, уникальном по взлетно-посадочным данным, простоте и легкости управления, по

безопасности полета, который начал выпускаться серийно еще в 1928 году.

В декабре 1938 г. поступил во 2-ю Военную школу летчиков им. В. П. Чкалова в г. Борисоглебске и 23 февраля 1939 г. принял присягу. Отец подчеркивал, что вступил в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию (РККА) в восемнадцать лет добровольно, поскольку призывной возраст тогда был 21 год.

Летом 1939 г. на аэродроме школы проходил практику слушатель-первокурсник Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского старший лейтенант Аркадий Чапаев — сын героя Гражданской войны В. И. Чапаева. 7 июля при выполнении зачетного полета на истребителе И-16 он сорвался в штопор и погиб.

1939 г. Курсант школы летчиков Г. Урвачёв

Самолет пришлось выкапывать из илистой отмели мелкого озера, в которую он зарылся на несколько метров, а тело пилота из сплющенной кабины вырезать с помощью автогена. Отец вместе с другими курсантами участвовал в этих работах. Чувствовалось, что тягостные впечатления от увиденного остались у него на всю жизнь, хотя впоследствии ему много раз приходилось наблюдать картины авиационных катастроф.

Тем не менее летчик-инструктор младший лейтенант

Лисовский в аттестации на курсанта Урвачёва отметил: «*Инициативен, решителен и энергичен в повседневной работе. Отлично летает и любит летную работу… Имеет… командирские навыки* ».

Приказом наркома обороны СССР 5 ноября 1939 г. ему присвоено звание младшего лейтенанта, и он был направлен в 57-ю истребительную авиационную бригаду, развернутую в г. Люберцы для противовоздушной обороны (ПВО) Москвы. В состав бригады входили 16-й и 34-й истребительные авиационные полки (иап), которые летчики называли «придворными», или «парадными» — за постоянное участие в парадах над Красной площадью и в Тушине, а также за то, что в них направлялись в основном заслуженные летчики. Командный состав и многие пилоты этих полков имели боевой опыт и были награждены.

Название «придворный», видимо, в первую очередь относилось к 16-му полку, в котором служили родственники известных в стране людей. Это упоминавшийся Аркадий Чапаев — до поступления в академию, а также сын полярного летчика Героя Советского Союза М. С. Бабушкина — Михаил, младшие братья знаменитых летчиков-истребителей, дважды Героев Советского Союза Г. П. Кравченко — Иван и С. П. Супруна — Александр. В августе 1941 г. из Качинской школы летчиков в 16-й иап прибыли сыновья видных государственных и партийных деятелей лейтенанты Степан Микоян, Тимур Фрунзе и Владимир Ярославский — сын старого большевика, члена ЦКК и ЦК ВКП(б) Е. М. Ярославского.

1940 г. Младший летчик 34-го иап младший лейтенант Г. Н. Урвачёв

1940 г. Командир 34-го иап майор Л. Г. Рыбкин *(«Леонид Рыбкин, командир звена (псевдоним «Бланко»)…»)*

Вместе с тем 57-я авиабригада была своеобразной кузницей истребительных авиачастей и летных кадров для ВВС. Отсюда они направлялись в районы с напряженной военно-политической обстановкой для участия в боевых действиях. Так, только в 1937–1939 гг. из летчиков бригады было сформировано несколько групп, эскадрилий и полков, направленных для борьбы с японскими агрессорами в Китае и Монголии на р. Халхин-Гол, на войну с Финляндией. Взамен их бригаде требовалось пополнение.

Девятнадцатилетний младший лейтенант Урвачёв прибыл для «пополнения» 34-го иап, в котором был назначен на должность младшего летчика. Командовал полком 28-летний

майор Леонид Григорьевич Рыбкин. В одной из книг о войне в Испании есть фотография молодого курносого блондина с орденами Ленина и Красного Знамени на груди. Под ней надпись: *«Леонид Рыбкин, командир звена (псевдоним «Бланко»). Совершая 9-й боевой вылет за день, в воздушном бою от огромных перегрузок получил кровоизлияние в мозг, почти ослеп и был отправлен в СССР».* В Испании он сбил 7 самолетов франкистов.

Вместе с отцом в 57-ю авиабригаду прибыли несколько других выпускников Борисоглебской школы летчиков: Константин Букварёв, Николай Тараканчиков и Сергей Пантелеев, с которыми он в 34-м иап вместе пройдет почти всю войну. Их однокашник и однополчанин Иван Дыкин не вернется с боевого задания в октябре 1941 г., а летчик из их выпуска Иван Голубин в составе 16-го иап в марте 1942 г. станет Героем Советского Союза и в ноябре погибнет при вынужденной посадке в сложных метеоусловиях.

Но до начала войны было еще полтора года, и они все, как и другие холостые летчики гарнизона, поселились в общежитии — дом № 8, который сохранился до сих пор. Там же поселился прибывший одновременно с ними в 16-й полк выпускник Качинской школы летчиков лейтенант Василий Сталин.

По словам отца, сын вождя тогда ничем не выделялся среди других молодых летчиков, *«был прост, еще не избалован, квартировал на общих условиях, ходил в столовку и на танцы, был хлебосолен, делился, чем бог послал, хотя сам одалживал от получки до получки. Выпивал от случая к случаю».* Правда, поначалу он не соблюдал порядок, по которому ребята по очереди убирали комнату, в которой жили. Тогда его соседи по комнате очертили кровать Василия мелом по полу и не подметали в этом месте при уборке. Он все понял и больше не пренебрегал этими обязанностями.

В полку 29 января 1940 г. на отца была заведена «Личная летная книжка».

Личная летная книжка 1940–1943 гг. младшего лейтенанта Георгия Николаевича Урвачёва начата — 29.01.1940 г., Закончена — 23.12.1943 г.

Накануне и начало войны. Московская ПВО

Летная книжка начинается разделом «1. Годовые итоги налета», в котором приведены сведения о налете за предшествующий 1939 г., то есть за время обучения в школе летчиков:

20.03.39–10.06.39 на самолете Ут-2 — 30 вывозных полетов с общим налетом 4 часа и 35 самостоятельных и контрольных полетов — 6 часов.

20.05.39–25.10.39 на самолете УТИ-4—41 вывозной полет — 4 часа 50 минут, 46 самостоятельных полетов — 8 часов 02 минуты и 53 контрольных полета — 4 часа 54 минуты.

Учебно-тренировочный самолет-моноплан Ут-2 использовался для подготовки летчиков к полетам на появившихся к тому времени скоростных самолетах-истребителях.

Учебно-тренировочный истребитель УТИ-4 был двухместным вариантом боевого истребителя И-16 и таким же сложным в пилотировании. Так, за 10 дней до первого вывозного полета отца на УТИ-4, 11 мая 1939 г., на самолете этого типа попали в штопор и погибли известные летчики, Герои Советского Союза майор Полина Осипенко и комбриг Анатолий Серов, похороненные в Москве у Кремлевской стены.

Вскоре Нарком обороны СССР в приказе от 4 июня 1939 г. по вопросу об аварийности в частях ВВС РККА констатировал, что *«число летных происшествий в 1939 г… достигло чрезвычайных размеров»* и *«мы потеряли 5 выдающихся летчиков — Героев Советского Союза… — тт. Бряндинского, Чкалова, Губенко, Серова и Полину Осипенко»* . Далее шел разбор обстоятельств этих происшествий, одно из которых позволяет предположить, что и Люберецкий аэродром был «придворным».

Приказ отмечал, что, *«невзирая на тяжкие катастрофы, результатом которых является гибель лучших наших людей…два Героя Советского Союза — командующий ВВС МВО комбриг Еременко и его заместитель полковник Осипенко в неурочное время вздумали произвести «показательный» воздушный бой над люберецким аэродромом и произвели его на такой недопустимо низкой высоте, позволили себе такое нарушение всех установленных правил и приказов, что только благодаря счастливой случайности этот, с позволения сказать, «показательный» бой закончился благополучно».*

Как следует из летной книжки, отец в школе летчиков совершил 71 вывозной полет и 132 контрольных и самостоятельных полета. Известно, что при вывозных полетах самолет пилотирует инструктор, постепенно передавая управление курсанту, а при контрольных — инструктор контролирует действия курсанта, который управляет самолетом.

О подготовке и налете молодых летчиков

Также из летной книжки видно, что за время обучения в школе летчиков общий налет составил 28 часов, из которых только 19 часов самостоятельных и контрольных полетов. В настоящее время, если не ошибаюсь, для получения свидетельства летчика-любителя необходимо иметь налет не менее 35 часов, а для пилотов гражданской авиации — 150 часов.

Приходилось читать, что в немецких летных училищах в то время налет курсанта составлял до 250 часов. Сравнение этих показателей обучения немецких и советских летчиков давали основания для рассуждений в средствах массовой информации нашего времени на тему о готовности одних и неготовности других к боевой летной работе.

В связи с этим следует иметь в виду, что советская система подготовки военных летчиков перед войной строилась в условиях острого недостатка ресурсов и огромных потребностей в летном составе для формирования новых авиачастей. С учетом этого в советские школы летчиков приходили ребята, уже получившие первоначальную летную подготовку в аэроклубах, а основное обучение полетам на боевых самолетах и боевому применению они проходили в строевых авиационных полках.

При этом можно поспорить, кто лучше подготовит молодого летчика к боевой летной работе: инструктор в училище, зачастую сам недавний выпускник этого училища и не служивший в строевой части, или опытный летчик-командир. Во всяком случае, отец говорил, что пройти войну и остаться в живых ему помогло то, что после школы летчиков его вводили в строй командир полка, командиры эскадрилий и звеньев, имевшие боевой опыт, который получили в войнах в Китае, Монголии, Испании и Финляндии.

Об эффективности этой системы подготовки пилотов говорит также то, что в 1938–1939 гг. вместе с отцом в Пролетарском аэроклубе, одном из восьми районных аэроклубов Москвы, начинали летать такие же, как он, рабочие парни, будущие военные летчики Герои Советского Союза А. С. Куманичкин, К. И. Коршунов, В. К. Поляков, В. В. Талалихин, Б. З. Попков, И. Ф. Сорокин. Двое из них, названные последними, стали также Заслуженными летчиками-испытателями СССР. Надо вспомнить и

выпускницу аэроклуба в этот период Валентину Лисицыну, во время войны бывшую заместителем командира 586-го женского истребительного авиационного полка, а в мирное время удостоенную звания Героя Социалистического Труда.

Все сказанное не ставит под сомнение очевидное и признанное всем авиационным миром правило: налет пилота — основной показатель уровня его летной подготовки. Но не единственный и не универсальный

1940 год

В летной книжке в разделе «2. Поденная запись летной работы» отмечены первые вылеты в полку:

29.01.1940, самолет УТИ-4. Упр. 2 КЛП (курс летной подготовки) *, количество полетов — 3, время полетов — 12 минут.*

Полагаю, что упр. 2 — это упражнение, включающее взлет, полет по кругу над аэродромом, посадку — 4 минуты в воздухе. В феврале идут постоянные полеты на УТИ-4 по кругу и в конце месяца запись в разделе летной книжки «9. Результаты проверки техники пилотирования»:

25.02.40, УТИ-4, задняя кабина, на лыжах, облачность 500 м.

Оценки по элементам полета: взлет — 4, выдерживание — 4, набор — 4 (большая скорость), 1-й и 4-й развороты — 4, маршрут — 4, подвод — 5, посадка — 4. Общая — 4.

В классе на макетах, на УТИ-4 обратить внимание на скорость. Отработка не позднее 10.04.

Разрешаю самостоятельный вылет на самолете И-16.

Инструктор по технике пилотирования капитан (подпись неразборчивая).

И в тот же день первые самостоятельные вылеты на знаменитом истребителе И-16, который летчики называли «ишаком», «ишачком»:

25.02.40, И-16. Упр. 4 КЛП-40, 3 полета, 12 минут.

О пилотировании самолета И-16 и о летчике С. А. Микояне

И-16 — первый в мире серийный самолет-моноплан, положивший начало распространению этой схемы, и поначалу один из наиболее скоростных истребителей. Отличался исключительной маневренностью. Летчики говорили, что на нем «можно было замкнуть вираж вокруг телеграфного столба».

Однако И-16 не прощал летчику ошибок в пилотировании, о чем вспоминает Степан Микоян, после войны ставший генерал-лейтенантом авиации, Заслуженным летчиком-испытателем СССР и Героем Советского Союза: *«Летчики в ту пору говорили, кто хорошо летает на И-16, может летать на всех остальных самолетах. И я тоже так говорю. И-16 очень строг был в*

пилотировании. Ручка управления двигалась практически без усилий. Движения были очень короткоходовыми. Кроме того, И-16 очень легко сваливался в штопор… на И-16 в строевых частях многие разбивались именно из-за сваливания в штопор на малой высоте.

Машина требовала тонкого, точного пилотирования. И на

*посадке очень сложный был самолет. Если ты на посадке выравнял (*самолет *)… на высоте больше, чем сантиметров 15–20, он падал на крыло. Мало того, на нем очень трудно было выдержать направление, когда он уже бежал после приземления при посадке… если чуть упустил, он развернется волчком, а когда на большой скорости, то и перевернется».*

Также впервые в мире на этом серийном истребителе было убирающееся шасси — но вручную. Отец говорил: «До сих пор помню, что для уборки шасси на И-16 надо было 43 раза повернуть рукоятку лебедки».

Кстати, Степан Микоян вскоре после прибытия в «люберецкий» 16-й иап был переведен в 11-й авиаполк, базировавшийся в Москве на Центральном аэродроме. Здесь в январе 1942 г. он при вылете в паре с командиром звена был сбит и тяжело ранен в воздушном бою без участия противника. Как показало расследование, Микоян ошибочно атаковал пролетавший мимо Як-1, а затем, якобы разобравшись, атаку прекратил, но Як, в свою очередь, зашел в хвост самолета Микояна и поджег его. Однако, по словам отца, летчики ПВО поговаривали, что Микояна сбил командир звена, когда убедился, что тот не реагирует на его сигналы об ошибочности атаки.

* * *

Как следует из летной книжки, полеты на УТИ-4 и И-16, имевших открытые кабины, выполнялись в 1940 г. зимой, и до сих пор сохранилась использовавшаяся отцом в этих полетах кожаная маска с шелковой подкладкой. Некоторые летчики вспоминают, что применялись и маски из кротового меха. Можно представить фантастический вид пилотов в кабине самолета в таких масках с надвинутыми на глаза летными очками.

7 мая проверка техники пилотирования на УТИ-4 впервые с элементами высшего пилотажа — виражи 45° и 60°, штопор, боевой разворот, спираль, скольжение: Общая оценка — 4. Разрешаю отрабатывать пилотаж на самолете И-16. Командир эскадрильи капитан (подпись неразборчивая).

Через месяц начинаются полеты по курсу воздушного боя и воздушной стрельбы (КВБ и ВС):

7.06.40, УТИ-4. Провозные КВБ и ВС, 2 полета, 26 минут.

Далее самостоятельные полеты по этому курсу и в разделе летной книжки «4. Листок огневой подготовки. Воздушная стрельба и бомбометание» появляются первые записи:

9.06.40, КВБ и ВС упр. № 1, стрельба по воздушным целям.

Количество выпущенных пуль — 34, количество попаданий — 0, оценка — 2;

Через два дня — соответственно 60 и 0, оценка — 2. И наконец:

14.06.40, КВБ и ВС упр. № 1, стрельба по воздушным целям. Количество выпущенных пуль — 60, количество попаданий — 15, оценка — 5.

В следующем вылете закрепление достигнутого результата: 80 пуль, 7 попаданий, оценка — 4 и в третьем за день вылете переход к следующему упражнению — стрельбе по наземным целям. Но первый блин комом:

14.06.40, КВБ и ВС упр. № 7, стрельба по наземным целям. Количество выпущенных пуль — 80, попаданий — 7, оценка — 2.

После этого 22, 23, 26 и 29 июня новые вылеты для стрельбы по наземным целям. За эти четыре дня выпущено 170 пуль, попаданий — 1 и четыре оценки — «*не выполнено* ». И все-таки через неделю:

6.07.40, КВБ и ВС упр. № 7, стрельба по наземным целям. Количество выпущенных пуль — 40, количество попаданий — 10, оценка — отлично.

До конца года еще 15 вылетов на стрельбы по воздушным и наземным целям и пять отличных оценок. При этом количество выпущенных в одном заходе пуль доходит уже до 100–200.

В связи с этим вспоминаются рассуждения современных «умников» о том, что советские летчики воздушно-стрелковой подготовкой перед войной не занимались и поэтому к ней были не готовы. Между тем директивой Наркомата обороны СССР «О задачах боевой подготовки ВВС Красной Армии на летний период 1941 года» было приказано: *«быстрейшее овладение боевым применением —…воздушным боем…воздушной стрельбой… — считать основной задачей».*

А пока 11, 14 и 16 августа 1940 г. — тренировки на И-16 к воздушному параду в Тушине и в последний перед войной День авиации:

18.08.40, И-16. Воздушный парад, 1 полет, 40 минут .

На параде впервые был продемонстрирован опытный самолет И-200 — будущий истребитель МиГ-3, который через полгода предстояло освоить летчикам 34-го иап и на котором отец одержал большинство побед в предстоящей войне. В тот день самолет пилотировал известный летчик, участник войн в Испании, Китае и с Финляндией майор М. Н. Якушин. С июля до конца 1941 г. он был заместителем командира истребительного корпуса ПВО Москвы, в состав которого входил 34-й авиаполк. Через несколько десятилетий судьба свела полковника Урвачёва

и генерал-лейтенанта авиации Якушина в совете ветеранов этого корпуса.

Всего за 1940 год на У-2, УТИ-4, И-16 выполнено 247 полетов с общим налетом около 75 часов, что почти в три раза больше, чем в предыдущем году за время обучения в школе летчиков.

1941 год

В январе — марте поденная запись вылетов в летной книжке ведется с пометкой: *«Полеты по программе курсов командиров звеньев, приказ НКО (Наркома обороны) 279»* . А Василий Сталин тогда же, минуя эту должностную ступень, направился сразу на курсы командиров эскадрилий в Липецке.

Отец совершенствует технику пилотирования, и проверяющий заносит в летную книжку замечания о малейших ошибках: обращает его внимание на «*позднюю дачу газа после вывода из переворота* » и «*резкий ввод в переворот* », на «*резкие движения рулями в воздухе* ».

17 января четыре полета на УТИ-4 и пятый полет — поверочный с выполнением высшего пилотажа (виражи, штопор, боевой разворот, переворот, иммельман, бочки, спираль): *общая оценка — 4. Разрешаю инструкторские полеты с летным составом. Командир 2 авиаэскадрильи Курсов командиров звеньев при 24 АД капитан* (подпись неразборчивая).

24-я АД — это сформированная в 1940 г. на базе 57-й авиабригады истребительная авиадивизия (иад), в состав которой вошли 16-й, 34-й и еще три истребительных авиаполка. Командир дивизии полковник И. Д. Климов.

Как следует из этой записи в летной книжке, за один год после летной школы в полку подготовлен полноценный строевой военный летчик на уровне командира звена, имеющий право обучать и тренировать других летчиков. В этот же день запись о первых инструкторских полетах:

17.01.41, УТИ-4. За инструктора, 6 полетов, 1 час 39 минут.

В последующие полтора месяца до десяти и более учебно-тренировочных и инструкторских полетов в день, например:

16.02.41, УТИ-4. Упр. 7в,7 г, 7д, 10 полетов, 42 минуты;

20.03.41, УТИ-4. Инструкторские, 22 полета, 1 час 44 минуты.

После курсов уже командир эскадрильи отмечает в летной книжке ошибки в технике пилотирования: «*резкие вводы в разворот»* и *«большие крены, крен не более 40° допускать в полетах по кругу».* Видимо, отец пилотирует слишком лихо, особенно на разворотах, которые выполняет с глубокими кренами.

Судя по Дневнику полка, наряду с полетами, основными занятиями личного состава являлись расчистка аэродрома от снега и…лыжные гонки. В эскадрильях постоянно шли лыжные тренировки и соревнования. При подведении их итогов использовался олимпийский принцип «Главное не победа, а участие» и тщательно подсчитывался в процентах уровень участия

личного состава каждой эскадрильи в этих соревнованиях.

И, наконец, 9 февраля гвоздь сезона, грандиозное мероприятие: «*Массовый лыжный кросс им. Героя и Маршала Советского Союза С. К. Тимошенко* ». Участвуют все. Только в зависимости от лыжной подготовки участники стартуют на дистанциях 10 или 20 километров. На чемпионской дистанции 20 км победил товарищ отца по эскадрилье младший лейтенант В. И. Бардин. Семь месяцев спустя они вместе вылетят для выполнения боевого задания, и Владимир Бардин погибнет в воздушном бою.

Но пока, параллельно с расчисткой аэродрома, лыжными занятиями, полетами на И-16 и УТИ-4, полк начинает осваивать новые истребители МиГ-3.

Самолет МиГ-3

Предшественник МиГ-3 — опытный самолет И-200 совершил первый вылет в апреле 1940 г. и достиг рекордной для того времени скорости 651 км/час. Поэтому в условиях приближающейся войны было решено ускорить принятие его на вооружение. Через полгода состоялся первый вылет МиГ-3, а еще через месяц, до завершения испытаний самолета, началось его серийное производство. Такие темпы стоили дорого: в ходе испытаний и организации серийного производства самолета в январе — марте 1941 г. погибли летчики-испытатели А. Н. Екатов, В. Ф. Кулешов и С. Н. Афанасьев.

Испытания и эксплуатация МиГ-3 показали, что он обладал отличными летно-техническими данными на больших высотах, однако на малых и средних уступал другим истребителям в скорости и маневренности. Серьезным недостатком было слабое вооружение: отсутствие пушек, 1 пулемет калибра 12,7 мм и 2 пулемета — 7,62 миллиметра. Кроме того, по заключению специалистов: *«На многих режимах полета пилотирование МиГ-3 было под силу лишь физически очень сильным пилотам».*

По мнению известного летчика-истребителя, участника войн в Испании, Китае и с Германией, Героя Советского Союза генерал-майора авиации Г. Н. Захарова, МиГ-3 *«ошибок пилотирования не прощал, был рассчитан на хорошего летчика. Средний пилот на МиГ-3 автоматически переходил в разряд слабых. А уж слабый просто не мог на нем летать… От 4 тыс. метров и выше он действительно не имел себе равных… Но практика боевых действий показала, что большинство воздушных боев происходило на высотах от 1,5 до 3 тыс. метров».*

Отец говорил, как всегда, коротко: «Выше 5 тыс. метров на МиГе я был король, ниже — он тяжеловат».

* * *

Командование ВВС приказало укомплектовать первыми серийными самолетами МиГ-3 16-й и 34-й авиаполки для ускоренной подготовки их к первомайскому параду. С 12 февраля в Дневнике полка ежедневные записи: «*16 летчиков и 16 техников ездили на завод № 1 для изучения новой мат. части* ». Видимо, на аэродроме завода № 1 в Москве, где началось серийное производство МиГ-3, эти летчики 1 марта впервые поднялась на МиГе в воздух: «*Произведен выпуск летчиков на новой мат. части. 8 летчиков* ». 7—10 марта вылетели еще 8 летчиков.

На люберецкий аэродром в полк первую пару МиГов пригнали 10 марта 1941 г. командир 24-й авиадивизии полковник И. Д. Климов и инспектор дивизии по технике пилотирования майор Д. Л. Калараш. Тут же на одном из этих самолетов в воздух поднялся командир полка майор Л. Г. Рыбкин. Через десять дней первый вылет на МиГе совершил отец:

20.03.41, МиГ-3. Тренировочный полет по кругу, 1 полет, 12 минут.

Однако в конце марта наступила оттепель и, хотя расчистка снега и лыжные гонки потеряли актуальность, к полетам тоже нельзя было приступить — раскис аэродром. А в апреле переучиванию на новый самолет препятствовала нелетная погода. В Дневнике полка почти ежедневно отмечается: «*Полеты сорваны из-за плохой погоды* ». Поэтому только месяц спустя отец получил формальный допуск к полетам на новом самолете:

20.04.41, УТИ-4, задняя кабина, упр. 1 КБП-41.

…общая оценка 4. Разрешаю полеты на МиГ-3.

Командир 1 авиаэскадрильи (подпись неразборчивая).

И снова непогода. Задание командования о подготовке к параду оказалось под угрозой срыва. Довольно двусмысленная запись появляется в Дневнике 26 апреля: «*Полеты сорваны из-за плохой погоды. Летный состав изучал и прокладывал маршрут 1-го мая и пристреливал самолеты в тире* ». Но через два дня все же, как полагается перед парадом, на самолетах «*готовили вооружение к опломбированию* ».

Наконец, за день до первомайского парада на небе ни облачка. Полеты начались в 5.00 утра, и «*ведущие звенья прошли по парадному маршруту через ГКП* (главный командный пункт) *и Красную площадь* ». Кроме того, летчики раз за разом поднимались в воздух, выполняя учебно-тренировочные полеты:

30.04.41, МиГ-3. КБП-41, 5 полетов, 1 час 17 минут.

В ходе освоения МиГ-3 в полку перед парадом один самолет разбился, три других в результате летных происшествий,

связанных с техническими неисправностями, совершили вынужденные посадки.

1 мая 1941 г. командир дивизии поздравил личный состав полка с праздником и пожелал успешного выполнения ответственного задания. По его сигналу звенья МиГов в 12.56 поднялись в воздух, взяли курс на Москву и строем прошли над Красной площадью:

01.05.41, МиГ-3. Воздушный первомайский парад, 1 полет, 1 час 18 минут.

После посадки в Люберцах технический состав «*проводил послеполетный осмотр и ставил боекомплекты на самолеты* ». К 18.00 полк вновь был готов к боевой работе. Как видно из летной книжки, для отца участие в воздушном параде — это всего седьмой вылет на новом самолете.

За хорошую организацию и проведение первомайского воздушного парада Наркомом обороны СССР была объявлена благодарность его участникам, и часть из них приглашена в Кремль на прием.

Прием в Кремле и об отношении к правительству

Отец рассказывал, что приглашенные в Кремль офицеры, И. В. Сталин и руководство Наркомата обороны сидели за накрытыми столами. Офицеры, кто хотел, свободно подходили к И. В. Сталину, чокались с ним, о чем-то говорили. Отец сказал: «Я не подходил». Когда И. В. Сталин ушел, у С. М. Буденного в руках появилась гармонь, и дальше вечер пошел с песнями и плясками. По ходу вечера тех офицеров, кто выпил лишнего, служители Кремля выводили из зала и на автомобилях отправляли по домам.

Одного из них таким образом отправили в Люберецкий гарнизон. Дежурный по части, увидев состояние прибывшего, тут же арестовал его, а утром доложил об этом командиру полка. Реакция командира была мгновенной: участнику приема в Кремле отпуск — три дня, дежурному по части арест на такой же срок. За рвение не по уму и политическую близорукость.

Однажды спросил отца о том, как он и его друзья тогда относились к И. В. Сталину, учитывая события 1937 г. в РККА. Ответил он коротко:

— Мы уважали свое правительство.

— Ты в Армии с 1938 года и, наверное, если не был свидетелем, то мог слышать о том, что сейчас называют репрессиями, — продолжал я настаивать.

В ответ он рассказал: «В нашем гарнизоне помню только один случай «репрессий». Молодой летчик вечером гулял в ресторане «Метрополь» и стал слишком настойчиво ухаживать за какой-то

дамой. Когда по ее жалобе в дело вмешалась милиция, выяснилось, что эта дама — сотрудница иностранного посольства, а у «донжуана» в кармане обнаружили блокнот с записями о самолете МиГ-3, который мы тогда осваивали. Поэтому милиция передала задержанного гуляку не военным, как полагалось, а органам госбезопасности. Вернулся он в полк через неделю. Бледный и осунувшийся. Мы спросили его:

— Били?

— Нет, но кормили селедкой, а воды давали мало.

Кстати, такие блокноты мы все таскали в карманах. Только не в рестораны и были более разборчивы при выборе объектов ухаживания».

В этой истории меня заинтересовал сам факт ужина молодого летчика в «Метрополе», на что отец сказал: «Зарплата нам это свободно позволяла. Кстати, я и токарем на заводе зарабатывал ненамного меньше. Поэтому почему бы нам было не уважать свое правительство?»

* * *

После парада в полку ежедневные полеты почти без выходных. Более того, почему-то в воскресенье летная работа была наиболее интенсивная, как, например, 18 мая, когда она продолжалась более четырнадцати часов — с 6.00 до 20.25. Правда, на следующий день в понедельник полетов не было. Вместо них, наверное, для разрядки — соревнования эскадрилий по волейболу. Но во вторник с 5.00 вновь полеты и в ходе их последняя перед войной стрельба по воздушным целям, результаты которой остались неизвестными:

20.05.41, КБП-41 упр. № 13, стрельба по воздушным целям. Количество выпущенных пуль — 60. Утерян конус.

Полотняный конус буксируется на длинном тросе за самолетом в качестве воздушной мишени. В тот день конус был утерян в связи с тем, что в него врезался на И-16 младший лейтенант А. И. Макаров. Для Алексея это закончилось вынужденной посадкой.

В мае в летной книжке записи о многочисленных вывозных полетах на УТИ-4 с летным составом — как правило, более десятка в день:

6.05.41, УТИ-4. Вывоз летного состава, 13 полетов, 1 час 10 минут;

12.05.41, УТИ-4. Вывоз летного состава, 15 полетов, 1 час 20 минут;

29.05.41, УТИ-4. Вывоз летного состава, 19 полетов, 1 час 37 минут.

Наверное, это связано с тем, что после того, как в 1940 г. значительная часть летчиков полка была переведена в новые формировавшиеся авиачасти, взамен их в январе 1941 г. прибыли 19 выпускников летных школ, которых надо было вводить в строй.

Одновременно выполнялись полеты по курсу боевой подготовки на И-16 и по программе переучивания на МиГ-3, то есть в течение дня буквально пересаживаясь с самолета на самолет:

15.05.41, И-16. КБП-41, упр. 28, 13, 4 полета, 3 часа;

15.05.41, МиГ-3. Программа переучивания упр. 4, 1 полет, 50 минут.

Через неделю начинается освоение курса боевой подготовки на МиГ-3:

22.05.41, МиГ-3. КБП-41, упр. 5, 3 полета, 2 часа 10 минут.

Рассказывая об этом времени, отец удивлялся: «Перед войной у нас с мая отпуска отменили, мы были практически на казарменном положении и с аэродрома не уходили, а офицеры западных округов ехали через Москву в отпуск на юг». Вспоминаю об этом, когда слышу рассуждения о том, за что в начале войны расстреляли командование западных округов.

1941 г. В летних лагерях Липицы перед войной. Мл. лейтенант Г. Н. Урвачёв в центре

Следует добавить, что приказом по 24-й иад всему личному

составу с апреля были запрещены даже увольнения в «*городской отпуск* », то есть на выходные дни. Тем не менее командир полка Л. Г. Рыбкин дал указание все-таки «*увольнять… тех, кто имеет билеты в театр* ». Видимо, Леонид Григорьевич считал, что посещение театра укрепляет морально-волевые качества пилотов — один из элементов их боевой подготовки. 30 мая командир полка приказом распределил самолеты МиГ-3 между летчиками части. За помощником адъютанта 1-й эскадрильи младшим лейтенантом Урвачёвым Г. Н. был закреплен самолет с заводским № 2448. При этом следует отметить, что МиГов в полку было 27, а летчиков, согласно штатам предвоенного времени, — 65. За другими летчиками были закреплены «ишаки». Кроме того, в приказе имелось примечание: «*Летчики, не имеющие самолетов И-16 и МиГ-3, проходят летную подготовку на самолетах своего звена* », то есть летчиков в полку было больше, чем самолетов.

1941 г. Командир 6-го иак полковник И. Д. Климов

В последнее мирное воскресенье перед войной 15 июня полеты вновь целый день с 6.00 до 20.00 часов. Через день — с 5.00 до 19.30 и после небольшого перерыва их ночное продолжение с 22.00 до 1.00 уже следующего дня. Но накануне войны 20 и 21 июня полетов не было — шел дождь.

В середине июня начались высотные тренировки на МиГ-3. Ежедневно летчики, начав с 5000 м, постепенно поднимались на все большую высоту, и 19 июня в полку уже четыре полета на высоте 6000 м и четыре — на 7000 метров. До потолка самолета

оставалось еще 4500 м, а до начала войны — всего два дня.

Тем временем для укрепления противовоздушной обороны Москвы за день до войны, 20 июня 1941 г., на основе 24-й дивизии был сформирован 6-й истребительный авиационный корпус (иак) под командованием полковника И. Д. Климова. В состав корпуса вошли 11 истребительных авиаполков, где имелось 389 истребителей, в том числе — 170 МиГ-3.

Начало войны застало полк в летних лагерях Липицы — недалеко от Серпухова, куда он перебазировался в начале июня. Поступил приказ — новое место дислокации полка — аэродром Внуково:

24.06.41, МиГ-3. Перелет Липицы — Внуково, 1 полет, 40 минут.

Таким образом, война для отца началась через два с половиной года после поступления в школу летчиков. Он имел за плечами полтора года службы в строевом истребительном авиационном полку, 695 полетов с общим налетом 147 часов, в том числе на МиГ-3—27 полетов и 13 часов. То есть его общий налет был все еще значительно меньше, чем у выпускника немецкого летного училища. Однако качество подготовки пилота должен был показать начавшийся экзамен — война:

26.06.41, МиГ-3. Вылет по тревоге, 1 полет, 30 минут, высота 6 тыс. м.

Это первый боевой вылет. Затем у него так же, как у других летчиков полка, почти ежедневные вылеты *«по тревоге»* , на больших по тому времени высотах от 5 до 10 тыс. метров и продолжительностью около часа. В одном из таких вылетов 9 июля едва не погиб однокашник отца по школе летчиков Николай Тараканчиков, правда, по совершенно не боевой причине. При взлете «сдал» мотор на его самолете, который упал в лес и разбился в 5 километрах от аэродрома. Николай получил тяжелые ранения и был отправлен в госпиталь.

В ночь на 22 июля 1941 г. немецкая авиация произвела первый массированный налет на Москву, в отражении которого отличился и 34-й иап, выполнив 18 самолето-вылетов на МиГ-3 и 7—на И-16. Сбитые самолеты противника были занесены на счет командира эскадрильи капитана М. Г. Трунова, младших лейтенантов А. Г. Лукьянова и Н. Г. Щербины.

1941 г. Летчик 34-го иап младший лейтенант Н. Г. Щербина *(22.08.44 — Герой Советского Союза)*

1941 г. Летчик 34-го иап младший лейтенант А. Г. Лукьянов (*04.03.42 — Герой Советского Союза*)

Но подтверждений о падении этих самолетов на землю не было, и командир полка в донесении о каждом из них осторожно указал: *«можно полагать самолет сбитым»* . Тем не менее они официально учтены в числе 12 самолетов противника, сбитых в ту ночь летчиками 6-го иак. На следующий день Нарком обороны СССР И. В. Сталин объявил благодарность участникам отражения налета, и 25 июля многие из них были отмечены наградами. Николая Щербину и Анатолия Лукьянова наградили орденами Красного Знамени, а Михаила Трунова — Красной Звезды.

23 и 24 июля немцы повторили ночные налеты, и в каждом из них Лукьянов сбил еще по самолету противника соответственно в районе Апрелевки и Голицыно. Однако достоверных

подтверждений вновь не было. Наконец, днем 16 августа около Подольска в результате его атаки немецкий бомбардировщик развалился в воздухе на глазах многочисленных «зрителей» на земле, и только один член экипажа смог покинуть его с парашютом.

После 22 июля боевые задания в летной книжке стали записываться как *«барражирование над Москвой»,* а с 1 августа — *«патрулирование над Москвой»* . Вскоре командование решило выдвинуть часть истребительной авиации ПВО на запад для встречи бомбардировщиков противника на дальних подступах. В связи с этим одна эскадрилья 34-го полка под командованием старшего лейтенанта А. Н. Шокуна перебазировалась в Ржев:

4.08.41, МиГ-3. Перелет Внуково — Ржев, 1 полет, 55 минут.

Помимо этой записи в летной книжке сохранился листок из записной книжки отца:

«Ржев. Перелет 4.8.41… Н = 7.800…
1. Шокун
2. Лукин
3. Романов
4. Бубнов
5. Герасимов (ком)
6. Урвачёв
7. Бардин
8. Коробов
9. Зеленецкий»

Ю. И. Герасимов *(ком)* — старший политрук, комиссар эскадрильи.

Через два месяца трое из этих летчиков погибнут в воздушных боях, еще один в ноябре будет тяжело ранен и попадет в плен. Но об этом рассказ впереди, а пока все они приступили к выполнению заданий, о которых отец записал: *«Наша эскадрилья, базируясь на аэродроме Ржев, атаковала группы бомбардировщиков, идущих на Москву, и перехватывала разведчиков (в светлое время). Она первая начала выполнять задачи фронтовой авиации — прикрытие войск, сопровождение СБ* (бомбардировщики) *и штурмовиков, разведка».*

Через неделю, в течение которой ежедневные вылеты на патрулирование, — первый вылет на перехват противника:

10.08.41, МиГ-3. Перехват противника, 2 полета, 50 минут.

Еще через три дня — четыре боевых вылета и первый воздушный бой:

14.08.41, МиГ-3. Патрулирование (зачеркнуто) воздушный бой, 3 полета, 2 часа 06 минут;

14.08.41, МиГ-3. Перехват противника, 1 полет, 34 минуты.

Однажды на мой вопрос: «Помнишь ли свой первый воздушный бой?» — отец рассказал: «Многое забылось, но первый бой помню в деталях. Я в тот день был в дежурном звене, в готовности № 1, то есть сидел в кабине своего МиГа, готовый вылететь по первому сигналу с командного пункта (КП).

Ночи были уже прохладные, а я заступил на дежурство с рассветом, в одной гимнастерке. Поэтому, забравшись в кабину, закрыл фонарь, пригрелся и задремал. Разбудил меня стуком кулака по фонарю дед Щукарь (так отец звал своего техника самолета):

— Командир, смотри!

Над аэродромом на высоте 600–800 м кружила пара «Мессершмиттов-109». Они не могли видеть мой самолет, который стоял в капонире, замаскированный сверху срубленными молодыми деревцами и ветками. Кроме того, наша эскадрилья имела целью перехват бомбардировщиков и разведчиков, которые шли на Москву, а это были фронтовые истребители. Поэтому я с интересом, но спокойно наблюдал за ними.

Боевая пара «Мессершмиттов-109»

Внезапно, чуть не бегом, рядом с кабиной моего самолета появился Шокун, который зло бросил:

— Ты что сидишь, не видишь?

— Так это не наши цели!

— Взлететь и отогнать. Это приказ!

Он развернулся и, не оглядываясь, пошел в сторону КП, откуда сигнал на вылет дежурному летчику обычно давался ракетой. А тут командир, видимо, чтобы не демаскировать себя ракетой, сам прибежал на стоянку. Я повернулся к Щукарю. Лицо

его побелело от ярости.

— Командир, если что случится, под трибунал пойду, но ему этого не прощу!

— Спасибо, утешил. Давай к запуску.

Дело в том, что этот приказ, по существу, был приговором. У меня не было ни одного шанса взлететь. Для этого надо было выкатиться из капонира, вырулить на старт, а затем — разбег по прямой. После отрыва, пока нет высоты и скорости, самолет не может маневрировать и какое-то время также должен лететь прямолинейно. Для немцев всего этого было более чем достаточно, чтобы спокойно и гарантированно расстрелять меня.

Щукарь еще затемно, перед дежурством хорошо прогрел двигатель, поэтому он запустился «с полуоборота», и я, зажав тормоза, двинул ручку сектора газа вперед до упора. Пропеллер взревел, маскировочные ветки и деревья, пыль и даже щебень из капонира полетели вверх столбом. Теперь мой МиГ был у немцев как на ладони.

Я отпустил тормоза, и бедный МиГ не выкатился, как обычно, а выпрыгнул из капонира, и я напрямую, не сворачивая на рулежную дорожку, поперек взлетной полосы начал разбег по целине. Поэтому даже на секунду не мог оторваться от управления самолетом, чтобы оглянуться — где немцы? Но я и так ясно представлял, как они с разворота заходят ко мне сзади и берут в прицел. Я втянул голову в плечи и весь сжался за бронеспинкой, хотя понимал, что ее 9 миллиметров не спасут меня от 20-миллиметровых пушечных снарядов «мессеров». Однако ничего не произошло, и МиГ оторвался от земли. Чтобы быстрее набрать скорость и иметь возможность маневрировать, я, в нарушение правил пилотирования, не стал брать ручку на себя, но сразу убрал шасси.

Истребитель МиГ-3 на взлете

Только когда скорость увеличилась, я плавно пошел в набор

высоты и смог оглянуться — 109-е по-прежнему кружили над аэродромом. Испытывая огромное чувство облегчения и не спуская глаз с немцев, я сравнялся с «мессерами» по высоте. Их двигатели задымили — значит, немцы дали полный газ, их самолеты развернулись в мою сторону. Минут через сорок после этого у немцев, видимо, горючее подошло к концу, они вышли из боя и скрылись. Приземлившись, я зарулил на стоянку и с трудом, с помощью Щукаря, вылез из кабины. Гимнастерка на мне была мокрой от пота.

Почему немцы не расстреляли меня во время взлета, объяснил вымпел, который они сбросили, уходя. В нем была записка о том, что на следующий день они вновь вызывают нас на поединок и не будут атаковать на взлете».

Рассказывая эту историю, отец добавлял, что после первого боя сделал вывод, которому следовал всю войну: «Буду крутиться — останусь в живых». Он уточнял, что это не вариант известной пошлости: «Хочешь жить — умей вертеться», а требование непрерывного маневрирования в воздушном бою, чтобы выйти из-под удара противника, не дать ему взять тебя в прицел и самому занять выгодную позицию для атаки.

История первого воздушного боя отца имела продолжение. На следующий день он уже в паре с другим летчиком сидел в готовности № 1, а Шокун накануне договорился с командиром полка И-16, который стоял на соседнем аэродроме, что, когда немцы прилетят и будут связаны боем, появится звено этого полка и решит исход боя в нашу пользу.

Немцы в назначенное время появились над аэродромом, и пара МиГов взлетела к ним навстречу:

15.08.41, МиГ-3. Воздушный бой, 3 полета, 1 час 33 минуты.

Однако «ишаков» долго не было. Наконец в небе показались три точки. Немцы, увидев, что к противнику идет подкрепление, резко развернулись и скрылись в облаках. Летчики на И-16 приняли еще мало знакомые в войсках МиГи за «мессеров» и пошли на них в атаку. Потребовалось время, чтобы разобраться, кто есть кто. К счастью, обошлось без жертв, и стороны мирно разошлись по своим аэродромам, но послания, которыми они обменялись, передаче в открытой печати не подлежат, и отнюдь не в силу их секретности.

В свою очередь немцы, видимо, решили не оставлять без последствий такое нерыцарское поведение сталинских соколов. Через некоторое время на западе в небе показалось множество еле различимых вдалеке самолетов. Наблюдатель с вышки на краю аэродрома успокоил, доложив, что это наши Яки возвращаются с фронта. Но это были «мессеры». Они с ходу

нанесли штурмовой удар по аэродрому, и после этого предложений о поединках с их стороны больше не поступало.

Тем не менее в тот же день отца подняли на перехват «Юнкерса-88», которого он атаковал, но потерял в облаках.

О первом воздушном бое

Вспоминая рассказ отца о его первом бое, полагаю, что если в тот день при взлете у него не было никаких шансов остаться в живых, то в последующем бою их тоже было немного. Все обстоятельства этого боя были против него, начиная с того, что соперников было двое. Еще хуже было то, что они явно были «свободными охотниками» — опытными боевыми пилотами, имеющими на своем счету не одну победу.

Один летчик-фронтовик на вопрос о том, какие нужны условия, чтобы летчик стал асом, ответил: «Таких условий много, но два — главные. Во-первых, он должен остаться в живых после первых двух-трех боев, во время которых он ничего не видит, не понимает, и его, как правило, сбивают. Во-вторых — сбить первый самолет противника, чтобы стать настоящим бойцом, уверенным в себе». В том бою немцы уже были такими, а отец — нет.

И, наконец, бой происходил на малой высоте, где Ме-109 имели явное превосходство над МиГом в скорости и маневренности, а также против его трех пулеметов на каждом «мессере» было более мощное оружие, включая пушки.

«Мессершмитт-109» — основной истребитель люфтваффе, выпускался с 1937 г. в различных модификациях. В 1941 г. под Ржевом скорее всего были Ме-109 F — «Фридрих», поступившие на вооружение в 1940 году. «Фридрих» с максимальной скоростью 620 км/час, пушкой калибра 20 мм и двумя пулеметами калибра 7,92 мм считался одной из лучших моделей Ме-109 (в 1941 г. в советских справочниках по боевому составу противника и других документах Ме-109 F ошибочно обозначался как Хе-113).

Я также часто думал, почему командир эскадрильи послал своего летчика на явную и, казалось бы, бесполезную смерть. Вижу только одно объяснение: у него были основания полагать, что «мессершмитты» прилетели, чтобы блокировать аэродром и препятствовать взлету перехватчиков. В это время немецкие бомбардировщики или разведчики могли свободно пройти на Москву. Он, конечно, понимал, что летчик будет убит при взлете. Но предполагал, что, пока немцы будут возиться с ним, кто-то из других пилотов дежурного звена успеет взлететь и отогнать истребители противника.

Как следует из летной книжки, 14 августа отец, после 40-минутного боя с «мессерами», совершил еще три боевых вылета на перехват противника и патрулирование. Это при том, что, по

словам фронтового летчика-истребителя И. И. Кожемяко, *«продолжительность воздушного боя обычно 10–20 минут, максимум полчаса. Надо сказать, что после вылета с 30 минутами воздушного боя, скорее всего ты во второй раз уже никуда не полетишь. У тебя просто сил не хватит».*

* * *

Очевидно, что 14 августа 1941 г. можно считать вторым днем рождения отца, а через неделю — 20 августа 1941 г. — ему исполнился 21 год. Однако накануне он вновь едва не погиб после первых своих ночных боевых вылетов:

19.08.41, МиГ-3. Перехват противника, 1 полет, ночью, 1 час 38 минут;

19.08.41, МиГ-3. Перехват противника, 1 полет, ночью, 1 час 30 минут.

Во время второго вылета аэродром затянуло туманом, и отец не смог на нем приземлиться, на самолете кончилось горючее, и он совершил вынужденную посадку вне аэродрома, не выпуская шасси. В разделе летной книжки «5. Катастрофы, аварии, поломки, вынужденные посадки и прочие происшествия» запись:

19.08.41, МиГ-3. Вынужденная посадка на «живот» ввиду исхода горючего в р-не г. Сычевка. Экипаж невредим.

До этого в летной книжке есть отметки только о двух полетах ночью в 1940 г.: 4 июля — 50 минут на И-16 и 1 августа — 1 час 30 минут на У-2, и ни одного ночного вылета на МиГ-3. Тем не менее 2 августа 1941 г. появился странный приказ командира полка: «*Считать вылетевшим ночью на самолете МиГ-3… младшего лейтенанта Урвачёва Г. Н. с 19.8.41* ». Как видно, официальные документы могут содержать некую тайну или скрывать факты реальной жизни.

Ночные боевые вылеты и о летчике М. Л. Галлае

Ночные полеты, тем более на боевое применение, — один из труднейших видов летной работы, и они требуют специальной, длительной подготовки пилота. Такую подготовку из 170 пилотов МиГ-3 в 6-м авиационном корпусе к началу войны имели лишь 8 летчиков. Когда немцы начали ночные налеты на Москву, было приказано поднимать при необходимости в воздух любого пилота ПВО, независимо от его подготовки. Приказ предусматривал, что пилот, потерявший ориентировку в ночном небе или не уверенный в способности посадить машину, может покинуть ее с парашютом. Отец смеялся: «После этого приказа мы все сразу стали пилотами-ночниками».

1941 г. Заместитель командира 6-го иак, начальник Западного сектора ПВО Москвы полковник П. М. Стефановский

Заместитель командира 6-го иак и начальник Западного сектора противовоздушной обороны Москвы полковник П. М. Стефановский тоже вспоминал, как в напряженный момент налета немцев на Москву, после его доклада в конце дня командиру корпуса о том, что в полках имеется летный состав, не летавший ночью, тот распорядился: «*Выпускай немедленно в бой все готовые к вылету самолеты!..Прикажи, кто не уверен в ночной посадке, тот после боя пусть покидает самолет на парашюте».*

За первую неделю ночных налетов на Москву летчики 34-го иап шесть раз покидали самолеты с парашютом в результате «*потери ориентировки и по израсходованию горючего* », как

указывалось в документах по учету летных происшествий. При этом в каждом случае отмечалось: «*Летчик невредим. Самолет подлежит списанию* », а в графе «Решение вышестоящего командира и мероприятия»: «*Разобрано с летно-техническим составом и даны указания по ориентировке ночью* ». Оставалось немногое — выполнять указания командира.

Видимо, напряжение ночных боевых вылетов было причиной и других летных происшествий. Так, после отражения первого ночного налета младший лейтенант В. С. Цымбал не потерял ориентировку, нашел ближайший аэродром Раменское, но, заходя на посадку, забыл выпустить шасси и плюхнулся на «живот». Однако в последующем Василий «выступил по полной программе»: через четыре дня он «*по израсходованию горючего* » покинул самолет с парашютом, а еще через день «*потерял ориентировку* » и сел с убранными шасси. Терпение командира лопнуло: «*Отстранить от ночных полетов* ».

Однако война, наверное, учит так же быстро, как указания командиров, только более эффективно, и два месяца спустя в 34-м полку уже были летчики, которые могли поделиться приобретенным опытом ночных полетов. В центральной газете ВВС Красной Армии «Сталинский сокол» была опубликована большая статья двух таких летчиков, капитана М. М. Найденко и старшего лейтенанта В. А. Киселева — «Из боевого опыта ночных истребителей». Они дали конкретные практичные советы как взлетать, ориентироваться, осуществлять поиск и атаку противника в ночном вылете.

Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель СССР М. Л. Галлай, который летом 1941 г. на МиГ-3 участвовал в отражении ночных налетов на Москву, вспоминал: *«Возвращаться с боевого задания ночью на свой аэродром приходилось со всякими ухищрениями, попытками выйти на какие-то видимые ночью ориентиры. В основном это была вода: черная вода иначе смотрится, чем черная суша».*

Заслуженный летчик-испытатель СССР Герой Советского союза М. Л. Галлай

С Марком Лазаревичем Галлаем, известным летчиком-испытателем и автором замечательных книг об авиации, отец познакомил меня 22 июля 1991 г., когда отмечалось 50-летие отражения первого налета немцев на столицу. До драматических событий августа в Москве оставалось меньше месяца, и средства массовой информации были полны антикоммунистических инвектив, о чем зашла речь в нашем разговоре. Марк Лазаревич сказал, что, начитавшись и наслушавшись всего этого, он поначалу решил выйти из коммунистической партии. Однако не стал этого делать, когда прочитал в одной газете, что коммунистов надо расстреливать и вешать. Он пояснил:

— В 1941 г. немцы для этого явились на танках и самолетах, но мы не испугались и дрались с ними. А теперь, если я выйду из партии, люди могут подумать, что я испугался этих газетных болтунов.

Возвращаясь к ночным событиям 19 августа 1941 г., видно, что отец «*ввиду исхода горючего* » не покинул машину с парашютом, а совершил вынужденную посадку на «живот» за границами аэродрома и, полагаю, чудом остался жив. Во всяком случае, при попытке таких посадок к тому времени из-за «*потери ориентировки и по израсходованию горючего* » шесть летчиков 6-го корпуса погибли, четверо были ранены, а 36 самолетов — полностью разбиты или требовали серьезного ремонта.

По решению командира полка этот «*случай разобран с летным составом, изучены все посадочные площадки в районе Калинин, Сычевка на случай посадки при закрытии аэродрома туманом* ». Так или иначе, но после этого фамилия Урвачёв была почти в каждом ежемесячном приказе командира полка о том, что «*за овладение ночными полетами, а также за ночные вылеты с выполнением боевых заданий уплатить 10 % надбавки за месяц и 10 % за каждый вылет ночью* ». Он стал пилотом-ночником.

Парашютист Н. С. Кулавин и о парашютах летчиков-истребителей

Кажется, понимаю, почему отец не воспользовался парашютом, а пошел на смертельно опасную и, думаю, безрассудную ночную посадку. Он всегда с неприязнью вспоминал о двух парашютных прыжках, которые пришлось совершить в аэроклубе в соответствии с учебным планом. Не любил он это дело — прыжки с парашютом.

В разделе летной книжки «VI. Прыжки с парашютом (ознакомительные, тренировочные, вынужденные и др.)» в графе «Количество выполненных прыжков ко дню заведения летной книжки» гордо, но одиноко стоит цифра «*2* ». Далее следует несколько страниц, рассчитанных, судя по их разграфке, на записи о десятках парашютных прыжков владельца летной книжки, которые остались девственно чистыми.

Хотя известно, что летчики-истребители должны систематически выполнять тренировочные прыжки с парашютом, отец каким-то образом их избегал. Повторюсь — не любил он это дело и компенсировал его беззаветной, начиная с войны и на всю оставшуюся жизнь, дружбой с парашютистом-профессионалом Николаем Сергеевичем Кулавиным.

Хорошо его помню — невысокого роста, но как будто налитой силой, со стальными мышцами, спокойный, невозмутимый и без одного глаза, потерянного при ужасных обстоятельствах. Осенью

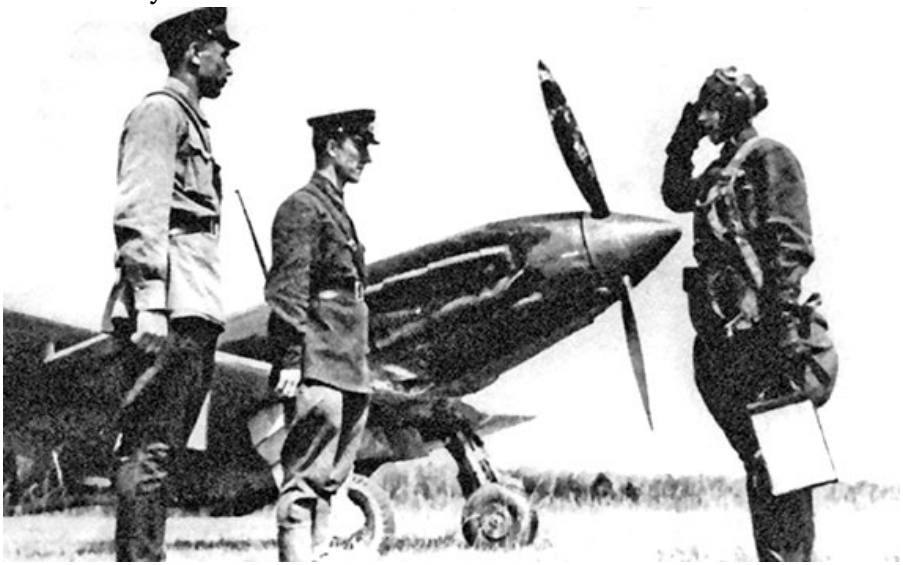
и зимой 1941–1942 гг. на аэродроме Внуково он был инструктором у десантников и диверсантов, которых выбрасывали на парашютах в немецкий тыл. Однажды с этой целью он вылетел во второй кабине У-2 с таким диверсантом на коленях. Разорвавшийся зенитный снаряд разбил голову диверсанту, и осколок его черепа выбил глаз Кулавину. Тем не менее он долгие годы продолжал свои парашютные занятия и в 50-х был даже призером первенства Вооруженных Сил по парашютному спорту.

Несмотря на то что отец удачно избегал парашютных прыжков всю свою летную жизнь, ему тысячи раз, готовясь к полету, приходилось с помощью техника самолета проделывать нелегкую процедуру надевания парашюта. То, что она нелегкая, видно на фотографии летчика 178-го иап ПВО Москвы Николая Дудника, которому перед вылетом помогают надеть парашют техник его самолета и укладчица парашютов.

Летчик 178-го иап ПВО Москвы Н. Д. Дудник

Н. Д. Дудник за время войны совершил 426 боевых вылетов и сбил 6 самолетов противника. После войны — начальник штаба Московского округа ПВО, генерал-майор авиации. Уволенный из Армии, в 80-х годах он был председателем совета ветеранов 6-го иак, где активно сотрудничал с председателем совета ветеранов 34-го авиаполка Г. Н. Урвачёвым. В летной жизни отца парашют оказался нужным только для удобства сидения на нем в кабине истребителя. С этой целью парашюты у летчиков крепились не на спине или груди, как у нормальных парашютистов, а висели ниже

спины. Поэтому летчик-истребитель, направляясь к своему самолету, шел не твердой походкой воздушного бойца, а «враскоряку». Здесь прямая аналогия с птицами, грациозными в полете и неуклюжими на земле.



Лейтенант Кузнецов докладывает о выполнении задания. Западный фронт

В ряде работ публикуется фотография пилота МиГ-3, вернувшегося из боевого вылета, на которой хорошо видно расположение парашюта у летчика сзади. Под фотографией подпись: *«Лейтенант Кузнецов докладывает о выполнении задания. Западный фронт».* Это хороший друг и однополчанин отца Федор Андреевич Кузнецов. После войны, будучи списан с летной работы, он остался в авиации, был начальником разведки одного из авиасоединений и в этом качестве в 1962 г. оказался на Кубе во время Карибского кризиса, а затем, так же как и отец, жил и работал в Люберцах. По словам отца, осенью и весной в 1941 и 1942 гг. он летал в сапогах и кожаном реглане. Считалось, что они могут спасти летчика при пожаре на борту, поскольку кожа не горит, а обугливается. Однако было непонятно, как при длиннополом реглане застегиваются парашютные лямки ножных обхватов, пока я не увидел фотографии летчиков-истребителей, где видно, что эти лямки пропускаются между полами реглана и через его разрез сзади. Однако это, видимо, грациозности в движении пилотам тоже не прибавляло.

* * *

Тем временем, судя по летной книжке, после очередного

боевого вылета 1 сентября настал двухнедельный перерыв в полетах. Вспоминая рассказы отца, думаю, что это связано со следующими обстоятельствами.

К концу августа ряд пилотов эскадрильи оказались «безлошадными» — потеряли свои самолеты в результате немецкой штурмовки аэродрома и в ходе воздушных боев. Один из них, его друг, ходил за отцом по пятам и просил:

— Жора, дай слетаю на твоем самолете, ну что тебе, жалко?

Отец, посмеиваясь, рассказывал: «Да не жалко было. Но немец подходил все ближе к Ржеву, и мы со дня на день ждали приказа вернуться во Внуково. Если у тебя есть самолет — через час будешь дома, а нет — неделю надо топать, и не факт, что дойдешь». Однако друг в конце концов добился своего и улетел на боевое задание на самолете отца. Вернулся он к вечеру без самолета.

А вскоре приказ: эскадрилье возвращаться в полк на аэродром Внуково. Кто мог — улетел. Остались техники и «безлошадные» летчики, которым выдали винтовки-трехлинейки образца 1891 года. Карманы регланов набили винтовочными патронами и гранатами. Перед уходом решили уничтожить аэродромные объекты, чтобы не достались немцам, заложили под них оставшийся боезапас и подожгли. Однако не учли, что среди ящиков с боезапасом были реактивные снаряды РС-82, которые неожиданно начали летать по аэродрому. Пришлось залечь, чтобы переждать этот «артобстрел».

Пеший переход Ржев — Внуково

Получив таким образом боевое крещение на земле, двинулись на восток по дороге в Москву. Километров через тридцать переправились через Волгу и, решив, что хватит отступать и надо дать немцам бой, залегли на ее высоком берегу. Вскоре на противоположный берег выкатились немцы на мотоциклах. Дружный залп трехлинеек — и след их простыл. Боевому воодушевлению не было предела. Но оказалось — это был передовой дозор части, танки которой вскоре появились на берегу реки и ударили из пушек. Аргумент был веский, и, поняв, что с трехлинейками этот рубеж не удержать, летно-технический состав эскадрильи продолжил движение на восток.

Отец редко вспоминал этот переход и, как всегда, со смехом и шутками, но чувствовалось, что досталось изрядно: хаос отступления, обстрелы, убитые и раненые, которых приходилось нести на себе, другие пехотные «прелести». Немцы зачастую катили по дороге, обгоняя их, «драпавших», по словам отца, параллельно этой дороге по оврагам и буеракам. Однажды, смертельно устав от круглосуточного марша, он сам чуть не

погиб, попав в кромешной ночной темноте под колеса какой-то военной техники.

Спустя более полувека, будучи зимой в Калининской области, по местному радио услышал, что власти Ржева выделяют немцам три гектара для перезахоронения погибших там солдат вермахта. Это было, конечно, проявлением «нового мышления» — сиречь шизофрении общественного сознания. Вернувшись, сообщил об этом отцу и напомнил о том, как ему с друзьями досталось в 41-м году от немцев в районе Ржева. Ожидал его возмущения и негодования, но он вдруг рассмеялся:

— Три гектара маловато. Когда мы весной 43-го снова прилетели на аэродром Ржева, сразу после его освобождения, там везде грудами лежали трупы немцев. Ты не можешь себе представить, сколько их там наши перебили.

В конце концов, остававшаяся в Ржеве часть эскадрильи 34-го иап прибыла во Внуково. А. Н. Шокун первым делом повел вернувшихся летчиков своей эскадрильи в столовую, где сидел начпрод перед тарелкой с блинами и большой миской сметаны. Он обедал. Шокун обратился к нему:

— Прибыли наши пилоты без продаттестатов, надо покормить.

— Сначала разберемся, кого кормить, а кого нет. А то пока одни героически защищают небо Москвы, другие драпают от немцев аж от Ржева.

Командир эскадрильи, не меняя голоса и выражения лица, со словами: «Действительно, надо разобраться», осторожно взял в руки миску со сметаной и опрокинул ее на голову начпрода.

— Товарищи летчики, официантки прежние и вас не забыли, покормят.

* * *

После Ржева новым аэродромом маневра полка стал аэродром Суково в 6 километрах восточнее Внуково, где в сентябре — ноябре 1941 г. постоянно базировалась одна из его эскадрилий.

Тем временем А. Н. Шокун, видимо, памятуя вынужденную ночную посадку отца в Ржеве, первым делом устроил ему проверку техники пилотирования ночью:

13.09.41, УТИ-4, задняя кабина, ночью.

…Общая оценка техники пилотирования — отлично.

Разрешаю продолжить боевую работу днем и ночью на с-те МиГ-3. Командир 2-й аэ ст. лейтенант Шокун.

Надо сказать, что сам Шокун за два месяца до этого, участвуя в отражении первого налета немецких бомбардировщиков на Москву ночью 22 июля, после выработки горючего дисциплинированно выполнил приказ командования и покинул машину с парашютом. Мало того, на следующую ночь он сделал то же самое.

Из летной книжки следует, что до конца сентября практически ежедневно не менее 2–4 боевых вылетов, в основном на перехват противника.

30 сентября началось немецкое наступление на Москву — операция «Тайфун». Фронт приблизился к городу, и поэтому в бумагах отца запись: *«Кроме ночных налетов в октябре немцы начали совершать налеты днем. Бомбардировщики шли в сопровождении истребителей».* Далее отец пишет: *«Мы, летчики ПВО, кроме отражения ночных и дневных налетов* (на Москву) *стали выполнять задачи фронтовой авиации, прикрывали наши войска, вели разведку, сопровождали наших бомбардировщиков и штурмовиков, сами ходили на штурмовку аэродромов фашистов и наземных войск».*

В одном из таких вылетов на штурмовку произошел случай, о котором отец вспоминал неохотно. После успешного, без потерь, выполнения задания летчики легли на курс «домой». В это время один из самолетов вышел из строя, развернулся и сел на аэродром противника. Отец с досадой говорил: «Не знаю, почему он это сделал! Может, был ранен или самолет подбит, двигатель заклинило. Не знаю». На аэродроме во Внуково их уже ждали особисты. Разговор был жесткий:

— Где летчик «имярек»?

— Сел на аэродром противника. Причина неизвестна.

— Почему не расстреляли на посадке?

— При штурмовке весь боезапас был израсходован.

— Согласно Боевому уставу и приказам командования вы обязаны оставлять часть боезапаса на обратный путь.

Возразить было нечего — такое требование было, но летчики, как правило, в боевых вылетах расстреливали все патроны «досуха». Отец считал, что от трибунала их спасло только тяжелейшее положение на фронте и острая нехватка летного состава. Он вспоминал, что после войны в полк приходило письмо от этого «имярек» с просьбой подтвердить его участие в боях.

Тем временем ожесточение воздушных боев нарастало. Историки отмечают боевую работу полка в этот период:

«В те дни особенно проявили себя летчики 16 и 34-го иап, старейших полков в ВВС Московского военного округа,

укомплектованных хорошо подготовленным летным составом»;

«Отважно действовал личный состав 34-го истребительного авиационного полка… Выполняя задачи по прикрытию войск Западного фронта, железнодорожных перевозок и отражению налетов вражеской авиации на Москву, летчикам приходилось совершать по 5–6 боевых вылетов в день. Нередко воздушные бои не прекращались в течение всего светлого времени суток и при плохих метеорологических условиях».

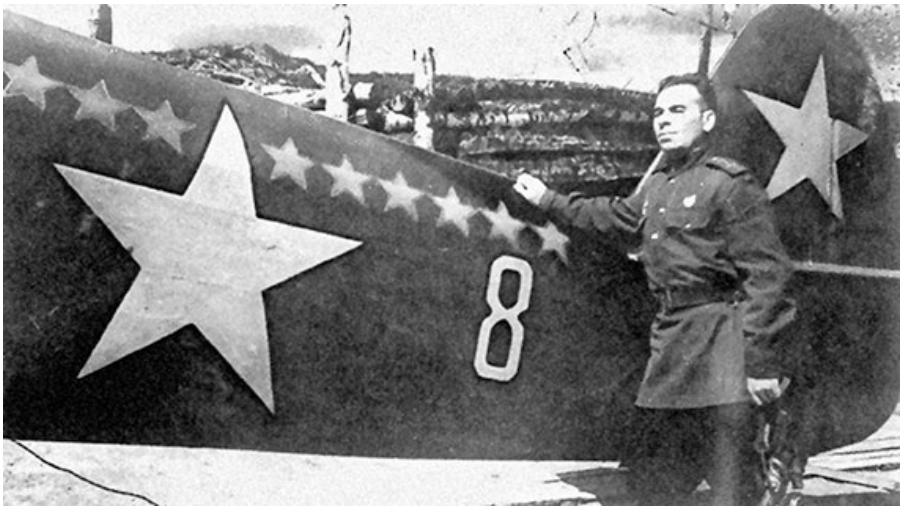
О количестве боевых вылетов за день

О 5–6 боевых вылетах в день летчиков 34-го полка в октябре 1941 г. пишет в своей монографии «Авиация в битве под Москвой» А. Г. Федоров — доктор исторических наук, профессор, в прошлом опытный летчик, непосредственный участник этой битвы.

По словам другого участника воздушных боев под Москвой, упоминавшегося генерал-майора авиации Н. Д. Дудника: «*Летом и осенью доходило до шести-семи боевых вылетов в день — это очень тяжело, практически предел* ».

Вспоминая это время, когда летчикам ПВО пришлось не только отражать ночные и дневные налеты на Москву, но выполнять также задачи фронтовой авиации, отец писал: «*6–8 вылетов на задание стало для нас нормой»,* и далее: *«Бывали моменты, когда в полку оставалось с десяток исправных самолетов и столько же летчиков и приходилось в день делать по 7–9 боевых вылетов».*

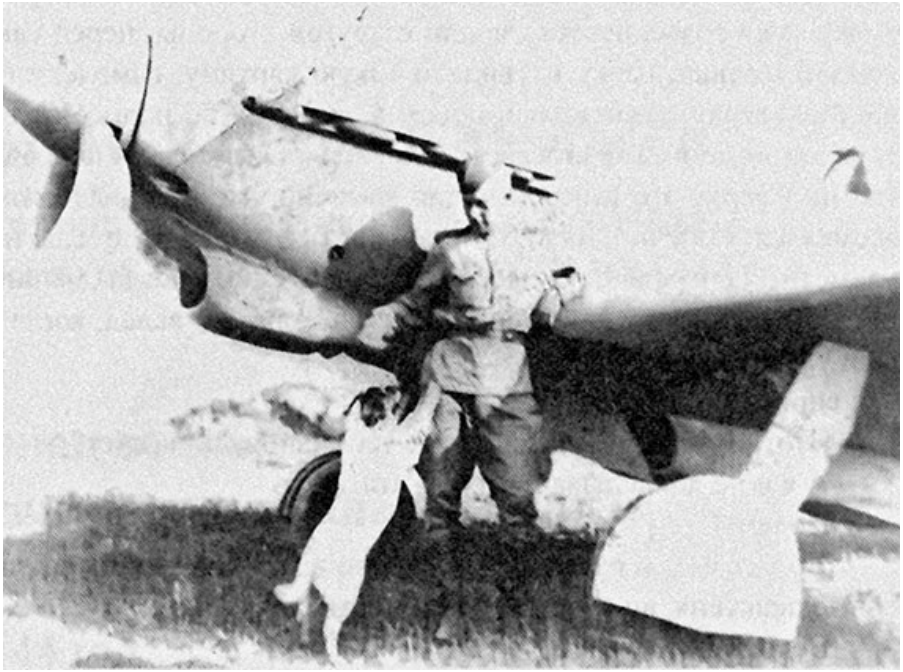
Ставить под сомнение эти свидетельства нет оснований. Но в летной книжке отца нет записей о таком большом количестве боевых вылетов за день, хотя он, а также летчики С. И. Платов и В. Ф. Коробов совершили соответственно 472, 433 и 525 боевых вылетов, или около трети из всех 4500 боевых вылетов 34-го полка за войну. Несоответствие максимального количества боевых вылетов за день, отмечаемых в летной книжке и в свидетельствах летчиков, можно объяснить уже сказанным о том, что официальные документы не всегда адекватны реальной жизни.



Летчик 34-го иап В. Ф. Коробов — 525 боевых вылетов

Возможно, сказалось и то, о чем писал отец, рассказывая об одном из дней в середине октября 1941 г.: *«Бои шли весь день, и летчики, выйдя из боя, спешили заправиться, пополнить боезапас, снова взлетали в бой… Сейчас трудно сказать, сколько мы сделали в тот день вылетов».* То есть в условиях непрерывных боев, постоянной смертельной опасности, безмерного физического и психологического напряжения в течение всего дня летчики не могли объективно определить количество вылетов и меньше всего задумывались об этом в такой обстановке.

Летчик 34-го иап С. И. Платов — 433 боевых вылета



Летчик 34-го иап Г. Н. Урвачёв — 472 боевых вылета

Однако обращает на себя внимание то, что в соответствии с летной книжкой отец за время войны 14 раз совершал по четыре боевых вылета в день и ни разу ни на один вылет больше — просто норматив какой-то. Можно предположить, что количество боевых вылетов было официально ограничено четырьмя в день, и если летчик в зависимости от боевой обстановки выполнял их больше, в летной книжке тем не менее записывались только четыре вылета. Так, в 1952 г. во время Корейской войны командование ВВС Советской Армии, отмечая значительный выход из строя летного состава из-за большого напряжения в боевой работе, установило для летчиков не более двух боевых вылетов в день.

* * *

Известно, что с начала немецкого наступления командование Красной Армии напряженно следило за выдвижением войск противника на Москву, и с этой целью летчики 6-го иак вели интенсивную воздушную разведку, данные которой нередко докладывались «на самый верх»:

2.10.41, МиГ-3. По задан. ком. Зап. фр. (по заданию командования Западного фронта), 1 полет, 55 минут.

В этот день воздушная разведка обнаружила движение на г.

Белый колонны из сотен танков и автомашин противника, наступавших на Москву.

1941 г. Летчики 124-го иап

Для нанесения удара по этой колонне, помимо бомбардировщиков и штурмовиков, были подняты истребительные авиаполки 6-го иак, основную ударную силу которых составлял 120-й иап на самолетах-бипланах И-153 «Чайка», устаревших, но мощно вооруженных помимо 4 пулеметов восемью реактивными снарядами. Со 2 по 4 октября летчики полка выполнили 124 вылета на штурмовку, а летчики 34-го иап сопровождали их и прикрывали от ударов истребителей противника:

3.10.41, МиГ-3. Сопровождение самолетов, 2 полета, 2 часа 10 минут;

3.10.41, МиГ-3. Прикрытие самолетов, 1 полет, 1 час 15 минут;

4.10.41, МиГ-3. Прикрытие П-39 и И-153, 1 полет, 1 час 15 минут .

По рассказам отца, они действительно, помимо «Чаек», прикрывали и самолеты американского типа, но не П-39 «Аэрокобра», как записали в летную книжку штабисты, а П-40 «Томагавк» из 126-го иап, которые, как и «Чайки», часто использовались в качестве штурмовиков.

Летчики 34-го полка свою задачу выполнили — 120-й иап в эти дни потерь не имел.

120-й истребительный авиационный полк

Взаимодействуя с 34-м полком, летчики 120-го иап ежедневно перелетали с аэродрома базирования Алферово на

аэродром Инютино, откуда наносили штурмовые удары по противнику под г. Белым. После этого с 8 октября полк продолжал штурмовать противника, вести разведку и прикрывать наши войска на Юхновском направлении, на Можайской линии обороны и под Клином. За отличие при разгроме немцев под Москвой в марте 1942 г. полк был преобразован в 12-й гвардейский.

Будучи истребительным авиаполком, он отличился штурмовой боевой работой. Поэтому в приказе о присвоении ему гвардейского звания отмечалось, что его летчики *«нанесли огромные потери фашистским войскам и своими сокрушительными ударами уничтожали живую силу и технику противника, беспощадно громили немецких захватчиков»* .

К этому времени полк уже был перевооружен на самолеты МиГ-3 и перебазирован в Москву на Центральный аэродром. При этом к нему, кажется, перешли от 16-го иап также функции «придворного» авиаполка. В его состав был переведен Степан Микоян, а из школы летчиков прибыли его брат Алексей Микоян, сын члена Государственного Комитета Обороны и заместителя Наркома обороны генерал-полковника Н.А Булганина — Лев и сын секретаря ЦК, МК и МГК ВКП(б), начальника Главного политуправления Красной Армии А. С. Щербакова — Александр.

Кроме того, видимо, в гвардейский полк переводили из других авиачастей московской ПВО наиболее опытных и отличившихся летчиков. Так, в 1943 г. в этот полк были направлены из 34-го иап бывший комэск отца, а впоследствии заместитель командира полка А. Н. Шокун и один из самых результативных к тому времени пилотов полка С. Д. Байков.

* * *

4 октября летчики 6-го истребительно авиакорпуса обнаружили глубокий прорыв немецких танков в тыл советских войск на г. Юхнов, что на 100 км ближе к Москве, чем от г. Белого. Сведения были настолько ошеломляющими, что вызвали недоверие не только армейского командования, но и военно-политического руководства страны. Летчики и командование корпуса были обвинены в трусости и паникерстве, им пригрозили строгими карами, если сведения не подтвердятся, и при этом якобы прозвучало слово «расстрел».

В связи с этим, несмотря на резкое ухудшение погоды, туман и дождь, переходящие в метель, отец и другие летчики вновь вылетели на разведку:

7.10.41, МиГ-3. Разведка, 1 полет, 1 час.

Но данные предыдущей авиаразведки подтвердили не они, а немецкие танки, которые, не получив своевременного отпора, 6 октября заняли Юхнов, а 7-го замкнули кольцо окружения значительных сил Красной Армии под Вязьмой. *«Если бы мне поверили!..»* — названа одна из послевоенных публикаций об этих событиях бывшего заместителя командира 6-го иак М. Н. Якушина, который одним из первых 4 октября обнаружил немецкие танки.

В те дни все чаще шли бои, и в одном из них в районе Ржева отец сбил первый самолет противника. Сначала он и летчики Герасимов, Лукин, Коробов и Бубнов, прикрывая наши войска, отразили налет группы бомбардировщиков:

5.10.41, МиГ-3. Воздушный бой, 1 полет, 55 минут.

Затем отец уже один поднялся в воздух:

5.10.41. МиГ-3. Воздушный бой — сбил Ме-110, 1 полет, 55 минут.

«Мессершмитт-110» — двухместный самолет с двумя двигателями, который отличался высокой живучестью, дальностью и огневой мощью: в носовой части 2 пушки и 4 пулемета. Еще один пулемет был у второго пилота в задней кабине, который защищал самолет от атак из задней полусферы. Немцы этот класс самолетов называли «zerstorrer» — «разрушитель». Под Москвой действовала эскадра (дивизия) SKG210 таких «разрушителей», участвовавших в «Битве за Британию», о чем напоминала ее эмблема — Англия в кольце прицела.

«Мессершмитт-110»

В тот день в 34-й иап прилетел на новеньком МиГ-3 заместитель командира 6-го иак П. М. Стефановский, который направился в штаб. В это время высоко над аэродромом появился

немецкий двухмоторный самолет. Отец только что вернулся из боевого вылета и ждал на стоянке, когда его самолет подготовят к следующему вылету. Командир эскадрильи бросился к отцу:

— Давай в воздух, на перехват!

— Мой самолет заправляют.

— А этот чей?

— Стефановского.

— Взлетай на нем!

Эмблема эскадры Ме-110 SKG210

«Немец» уходил. Как рассказывал отец, взлетев, он дал двигателю «полный газ» и не сбавлял его, пока не догнал самолет противника на высоте 6 тыс. м, попытался скрытно подойти к нему сзади из нижней полусферы и открыл огонь, но все-таки и сам нарвался на очередь немецкого стрелка. Он видел, что попадает, но Ме-110 шел как заговоренный. Тогда отец нажал гашетку пулеметов и не отпускал ее, пока «немец» не загорелся и рухнул на землю. Приземлившись, он поставил самолет на прежнее место. Однако после боя из-за длительного полета на максимальном режиме и непрерывной стрельбы вид аэроплана был ужасен — залитый маслом, в копоти и пулевых пробоинах, стволы пулеметов деформированы и в окалине.

Появившийся Стефановский оторопел:

— Какой варвар летал на моем самолете?!

Ему показали «варвара» и доложили о произошедшем.

— Немца-то сбил?

— Сбил, товарищ полковник.

— Ну и забирай эту машину себе — сам на ней летай.

Взял в полку У-2 и улетел, куда ему было надо.

Много лет спустя Герой Советского Союза, генерал-майор

авиации и известный летчик-испытатель П. М. Стефановский подарил отцу свою книгу «Триста неизвестных» с надписью, напоминающей об этом случае: *«Георгию Николаевичу Урвачёву Помощнику командира 34 иап по ВСС* (воздушно-стрелковой службе) *в то памятное время. На память о легендарных событиях отражения Октябрьского наступления немцев под Москвой в грозном 1941 году с аэродрома Ржев. И о сбитом Вами немецком бомбардировщике Ю-88, пилотируя моим счастливым истребителем МиГ-3. Стефановский 4.9.70 г.».*

Немного запамятовал Петр Михайлович — был сбит не Ю-88, а Ме-110.

Видимо, опыт этого боя заставил отца впоследствии, как правило, избегать атаки самолетов противника сзади из нижней полусферы, хотя они кажутся более безопасными из-за того, что стрелку противника трудно наблюдать за атакующим истребителем и вести заградительный огонь по нему (мешают фюзеляж и «хвост» собственного самолета). Однако такая атака затянута, так как ведется с набором высоты и малой скоростью сближения. Поэтому отец и успел «принять» на свой самолет несколько пробоин.

Он говорил, что после этого предпочитал атаковать сверху, пикированием на цель, на повышенной скорости. В этом случае приходилось идти прямо на пулеметы стрелков самолета противника, но атака была скоротечной. Надо было только успеть прицелиться и открыть огонь раньше, чем это сделает противник. Как свидетельствует боевой счет отца, ему это иногда удавалось, а его противникам — ни разу.

Далее в летной книжке новые записи о воздушных боях при патрулировании в районе Ржева и перехвате противника: два боя — 7 октября, еще один — через день в составе четверки с Герасимовым, Бубновым и Бардиным. В эти дни 34-й полк понес первые потери. 8 октября в воздушном бою с тремя Ме-109 погиб заместитель командира эскадрильи старший лейтенант И. Е. Лукин. Через два дня младшие лейтенанты командир звена А. А. Макаров и летчик И. И. Дыкин не вернулись из боевого вылета после воздушного боя, который Алексей и Иван с лейтенантом А. Д. Тихоновым втроем вели против четверки Ме-109.

В тот же день погиб адъютант эскадрильи В. К. Фокин. Владимир был в составе пятерки истребителей под командованием капитана М. М. Найденко, которая, прикрывая штурмовики Ил-2 в районе г. Белого, вступила в тяжелый бой с двумя девятками Ме-109. Михаил Найденко, Николай Мирошниченко и Сергей Платов сбили каждый по самолету

противника. Однако Платов и младший лейтенант В. П. Писецкий в ходе боя были вынуждены покинуть подбитые самолеты с парашютами, а Найденко и Мирошниченко с пробитыми бензобаками совершили вынужденные посадки.

Отца в это время в полку не было. Он выехал в Москву для получения нового МиГа на авиазаводе № 1 и по дороге на несколько минут заскочил к своей матери в дом на Варшавском шоссе рядом с прядильной фабрикой им. М. И. Калинина, где она работала.

Мать встретила его попреками за то, что он якобы сбежал «с войны», и угрозами: раз мужики бегут, «фабричные бабы» решили сами защищать Москву — поливать немцев кипятком, когда они придут в город. Отец успокоил ее, сказав, что отлучился «с войны» по делам на один день, и помчался на завод, который уже начал эвакуацию в Куйбышев. На следующий день он, как и обещал своей маме, на новом МиГе вернулся «на войну»:

12.10.41, МиГ-3, Москва — Внуково, 1 полет, 30 минут.

Через неделю в Москве было объявлено осадное положение.

А накануне, 17 и 18 октября, большие группы немецкой авиации предприняли очередные попытки прорваться к Москве, и летчики 34-го иап, отражая их, провели 16 воздушных боев, в том числе два из них — отец с «Мессершмиттами-110» в районе Апрелевки.

В эти дни в одном из боев Николай Александров, Юрий Сельдяков и Александр Потапов попали в ловушку. Они атаковали пару Ме-110, но в это время на них сверху свалились еще семь «мессеров». Трое против девяти. Воздушный бой длился 20 минут. Один Ме-110 был сбит Александровым, второй — Потаповым, остальные поспешили выйти из боя, а наши летчики вернулись на свой аэродром в полном составе.

А через три дня 22 октября под Москвой развернулось воздушное сражение. По запискам отца: *«В этот день бои шли от Тушино до Люберец весь день, но ни один немецкий самолет не прорвался к Москве».* Утром над Москвой была низкая облачность, видимость менее двух километров. Но к полудню облака поднялись до 1000–1500 метров, и немецкие самолеты группами по 60 боевых машин атаковали военные цели в пригородах Москвы.

Летчики 34-го полка в тот день отличились в длительном сражении над Минским шоссе, совершили 59 вылетов, провели 24 боя и доложили о 12 победах. Но в этих боях погиб адъютант эскадрильи Н. Г. Прокопов, а младшие лейтенанты К. П. Букварев и А. Д. Тихонов вынуждены были покинуть свои машины с парашютом.

Эмблема эскадры Хе-111. KG53

В летной книжке отца в этот день две записи:

22.10.41, МиГ-3. Воздушный бой, 1 полет, 55 минут;

22.10.41, МиГ-3. Воздушный бой, 1 полет, 55 минут.

Наиболее тяжелые потери от атак летчиков полка понесла эскадра KG53 «Легион Кондор» — семь ее «Хейнкелей-111» упали в районе Одинцово и Немчиновки. Эта бомбардировочная эскадра воевала в Испании, где на ее совести была бомбардировка города Герника, участвовала в операциях в странах Бенилюкса, затем из Франции совершала бомбардировочные рейды на Англию и в начале 1941 г. была передислоцирована на Восток.

Надо сказать, что «Хейнкель-111» отличался высокой защищенностью (пушка, крупнокалиберный пулемет и 5 пулеметов калибром 7,9 миллиметра). Мнение об этом бомбардировщике летчиков-истребителей единодушное. Уже упомянутый И. И. Кожемяко считал, что Хе-111 *«очень прочный и у него нет «мертвых зон». Все вокруг себя простреливал стрелками. Девятка «хейнкелей» идет — не подступиться»* .

Герой Советского Союза Г. А. Баевский, на счету которого 252 боевых вылета, 50 воздушных боев и 19 сбитых самолетов противника, замечает, что *«этот бомбардировщик сбить было очень нелегко»* .

По словам летчика А. Е. Шварева, *«это ужас какой-то!..111-й с его мощным бортовым вооружением и возможностью стрелять практически во все стороны — это очень сложный для сбития самолет».* Сам А. Е. Шварев (445 боевых вылетов, 63 воздушных боя, 14 побед) был сбит стрелком Хе-111 и едва спасся с парашютом.

Однако летчики 34-го иап в октябрьских боях приобрели

опыт борьбы с ними и впоследствии одержали немало побед над этой «воздушной крепостью». Так, год спустя Сергей Платов сбил такую «крепость» двумя пулеметными очередями. Он рассказывал: *«Со стороны солнца я незаметно подошел к противнику, ударил сверху в лоб под ракурсом в 2/4. Очевидно, ранил летчика. Это было видно по тому, как вела себя машина. Она как-то неуклюже стала пикировать. Я после первой атаки проскочил вниз, сделал левый боевой разворот и сзади сверху с короткой дистанции дал одну длинную очередь. «Хейнкель» был сбит с двух заходов»* .

Тогда же Виктор Киселев провел не менее примечательный бой со звеном из трех Хе-111, которых он обнаружил при патрулировании. Увидев его, «хейнкели» еще теснее сомкнули строй и встретили массированным огнем. Однако Киселев стремительной атакой нарушил их строй и повторными атаками сверху спереди и сзади нанес удары по кабине отставшего бомбардировщика и сбил его.

Киселев применил тактику, которая 22 октября 1941 г. помогла летчикам 34-го полка растащить колонны «хейнкелей» и нанести им тяжелое поражение. В истории авиации этот бой приводится в качестве образца действия против бомбардировщиков, идущих в плотном строю: *«О значении сохранения бомбардировщиками плотного строя как нельзя лучше говорят события 22 октября 1941 г., когда истребителям 6 иак ПВО удалось расстроить боевые порядки… немецких бомбардировщиков и те, по немецким же данным, потеряли 13 Ju88 и He111 (в том числе 53-я эскадра — 7 «хейнкелей»).*

«Хейнкели-111» в боевых порядках

Пока летчики дрались с «хейнкелями», на аэродроме оставалось дежурное звено полка для перехвата отдельных бомбардировщиков, прорывавшихся к Москве. В его составе был лейтенант Ю. С. Сельдяков, который вспоминал: *«Я находился на*

аэродроме в готовности № 1. К исходу дня один Ju88, шедший вдоль автострады на высоте 2000 м, заметил наш аэродром и развернулся для бомбометания… я немедленно вырулил на взлетно-посадочную полосу. Обнаружив стартующий истребитель, «юнкерс» стал бомбить полосу. Но он опоздал, и мой МиГ стремительно набирал высоту. Я начал преследовать противника…Сблизившись на дистанцию 150 м, я дал длинную очередь… Самолет противника резко «клюнул носом», перешел в пикирование и врезался в землю…»

Есть основание полагать, что Юрий Сельдяков сбил самолет из эскадры KG3 с командиром экипажа обер-лейтенантом Ф. Фольке, участником боев над Великобританией, Грецией и Югославией.

В критический, видимо, момент, когда все остальные летчики полка вели напряженные воздушные бои с превосходящими силами противника, в воздух поднялся командир полка Л. Г. Рыбкин. Мастер воздушного боя, он с ходу атаковал и сбил «Юнкерс-88».

В этот день особо отличился капитан Н. А. Александров, который уничтожил три самолета противника. Первый — бомбардировщик «Дорнье-215». Затем он с Юрием Сельдяковым и Петром Еременко вылетел на прикрытие войск. Они встретили четыре Ю-88, и один из них Николай Александров сбил. Остальные сбросили бомбы на лес и поспешили скрыться в облаках.

Через пять минут, возвращаясь на аэродром, летчики заметили, что его готовится бомбить четверка Хе-111, и немедленно их атаковали. Александров вел огонь с дистанции от 200 до 50 метров по кабине одного из бомбардировщиков, и он вспыхнул. Но в это время стрелок другого «хейнкеля», оказавшегося под ним, ударил в «живот» его самолета. Пули пробили кабину, плоскость и бензобак, который, можно сказать, к счастью, уже был практически пуст. Александров пикированием вышел из боя.

Однако Еременко в свою очередь атаковал «хейнкель», который подбил самолет командира, и так сблизился с противником, что ясно видел, как убитый им стрелок свалился на пол кабины. Затем и самолет противника рухнул на землю. Бой с «хейнкелями» длился всего 3 минуты.

На следующий день отец с другими летчиками полка выполняет три боевых вылета на прикрытие своих аэродромов и патрулирование в районе Дорохово, в ходе которых участвует в отражении налета противника:

23.10.41, МиГ-3. Воздушный бой, 1 полет, 50 минут.

В тот день в бою младший лейтенант А. И. Щербатых буквально в упор, с дистанции не более 10 метров расстрелял Ме-109, однако с боевого задания не вернулся комиссар эскадрильи старший политрук Ю. И. Герасимов, который накануне сбил Ю-88. Кроме того, был подбит самолет лейтенанта А. Ф. Коды, и летчик покинул его на парашюте.

На пятый день после гибели Юрия Герасимова пришел Указ о награждении его орденом Красного Знамени.

В Подмосковье есть одно место, напоминающее о тяжелых воздушных боях 23 октября. В 1,5–2 км от аэродрома Кубинка, на противоположном от него берегу реки Москва, у воды, за металлической оградой стоит мраморная плита с надписью: *«Здесь 23.X.1941 г. в неравной схватке с фашистами погиб лейтенант Гурьев Николай Васильевич. Вечная слава герою»* . В углу плиты фотопортрет молодого парня в авиационной фуражке, тужурке с петлицами и в белой рубашке с галстуком — парадной форме летчика ВВС РККА.

Плита установлена в 1975 г., когда удалось узнать имя погибшего пилота.

А в полукилометре от этого места в сосновом бору на кладбище села Васильевское Н. В. Гурьев похоронен — *«Летчик-истребитель 562 иап… 1918 года рождения… героически погиб, защищая небо Москвы…»*.

Летчики Н. В. Гурьев, П. К. Титенков и В. В. Талалихин

Войну Николай Гурьев встретил в Бресте на И-153 командиром звена 123-го иап, в составе которого одержал первые две победы. В начале июля 1941 г. этот полк был включен в состав 6-го иак, а затем передан в ПВО Ленинграда. Но Гурьев остался в ПВО Москвы заместителем командира эскадрильи 562-го иап, вооруженного Як-1, который базировался на аэродроме Ватулино, близ Можайска. Здесь на его боевой счет были записаны еще шесть сбитых самолетов противника, в том числе один ночью 22 июля при отражении первого налета немецкой авиации на Москву.

Свой последний бой Николай Гурьев провел в паре с ведомым летчиком против шести истребителей противника в районе Дорохово. Двоих он сбил, однако ведомый, у которого заклинило двигатель, вышел из боя, а самолет Николая был подожжен. Летчик, видимо, хотел дотянуть до аэродрома Кубинка, однако пожар вынудил его попытаться сесть, не долетая до него, на берегу реки Москва. Самолет зацепился крылом за дерево и взорвался.

В Кубинке тогда стоял 11-й истребительный авиаполк на самолетах Як-1. В этом полку служил герой московской ПВО,

командир эскадрильи капитан К. Н. Титенков, отличившийся при отражении первых налетов немцев на Москву: ночью 22 и 25 июля он сбил два Хе-111 лично и еще один бомбардировщик — в группе, а в последующих боях — еще 4 самолета противника. Почти за две недели до гибели Н. В. Гурьева, 10 октября, заходя в сложных метеоусловиях на посадку на подбитом самолете, Константин Титенков разбился недалеко от аэродрома. 28 октября ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

А накануне, 27 октября, погиб еще один известный летчик московской ПВО — Герой Советского Союза, заместитель командира эскадрильи 177-го иап, лейтенант В. В. Талалихин, который на год раньше отца окончил Пролетарский аэроклуб и Борисоглебскую школу летчиков и успел принять участие в войне с Финляндией, где сбил 4 самолета противника. После начала новой войны он выполнил 60 боевых вылетов, 8 августа совершил первый в московском небе ночной таран и до своей гибели одержал еще 6 побед.

Вспоминаю судьбу и гибель этих знаменитых и не очень известных летчиков-истребителей московской ПВО, чтобы показать напряжение воздушных боев в октябре 1941 года.

* * *

В ходе этих боев и 34-й и 11-й полки продолжали нести потери. 24 октября погибли пилоты 34-го полка младшие лейтенанты В. И. Бардин и А. И. Щербатых. Сейчас стало известно, что Александр Щербатых, а также летчик 11-го иап лейтенант Б. А. Васильев в тот день были убиты в районе Тучково командиром полка JG3 майором Г. Лютцовым на Ме-109 внезапными атаками из-за облаков. Васильев в ПВО Москвы был известен тем, что 25 июля таранил Ю-88, посадил свой самолет и был награжден орденом Ленина. А Щербатых накануне гибели 22 и 23 октября одержал две победы — сбил Ю-88 и Ме-109.

Летчик 11-го иап Б. А. Васильев

Командир JG3 майор Г. Лютцов

Летчик 34-го иап С. П. Платов

Гюнтер Лютцов — 72-й по результативности пилот люфтваффе. Одержал 108 «побед» (об их достоверности будет сказано дальше — «О боевых счетах советских и немецких летчиков-истребителей»), из них 100-ю — 24 октября 1941 г. Воевать начал в Испании, затем Франция, «Битва за Англию». Был награжден Рыцарским Крестом с дубовыми листьями и мечами. В апреле 1945 г. пропал без вести на реактивном самолете «Мессершмитт-262».

В тот же день и в том же районе, где погибли Александр Щербатых и Борис Васильев, отец тоже встретился с немецким

истребителем, видимо, из полка Г. Лютцова, и завершил с ним бой на высоте 100 м с дистанции 200 метров:

24.10.41, МиГ-3. Воздушный бой, 1 полет, 1 час, сбил Ме-109 лично в районе Тучково.

Потом до конца дня — еще три боевых вылета. Назавтра отец снова четырежды поднимался в воздух по боевым заданиям. А через день после этого летчики 34-го полка в очередной раз вступили в длительное сражение с «хейнкелями», пытавшимися бомбить наши войска. Один из них стал жертвой звена в составе отца, Николая Тараканчикова и Виктора Коробова:

27.10.41, МиГ-3. Воздушный бой, 1 полет, 1 час 15 минут. Сбил Хе-111 в районе Дорохово.

В одном из последовавших после этого трех боевых вылетов отец уже вместе с Андреем Шокуном и Михаилом Бубновым вновь атаковали Хе-111:

27.10.41, МиГ-3. Воздушный бой, 1 полет 1 час 10 минут.

Однако подбитый бомбардировщик с дымящимися моторами скрылся в облаках, а затем «*по докладам летчиков… пикированием пошел вниз* ». Но подтверждения его падения не было.

Тем временем старший лейтенант Дурнайкин, Коробов и Тараканчиков уничтожили Хе-111, а еще один «хейнкель» в районе Кубинки — Юрий Сельдяков и Петр Еременко.

Но героем этого дня стал Сергей Платов, который одержал три победы. В районе Малые Вяземы он сбил два «хейнкеля» — одного вместе с уже отличившимися Сельдяковым и Еременко, другого — лично, а затем под Наро-Фоминском втроем с Сергеем Байковым и Виктором Коробовым — Ме-110.

В конце дня отец, очевидно, уставший до предела после четырех боевых вылетов и двух воздушных боев, совершил ошибку на посадке:

27.10.41, МиГ-3. Поломка: при пробеге по дорожке в конце пробега самолет скатился с дорожки и загряз, упал на нос. Аэродром Внуково. Экипаж — невредим. Причина — негодность аэродрома.

Полковник П. М. Стефановский вспоминал: *«В 34 иап меня всегда восхищало мастерство летного состава… в пилотировании самолетом. Летчики уверенно сажали его ночью на узкую тридцатиметровую рулежную бетонированную полосу Внуковского аэродрома, без освещения прожекторами, без посадочных огней, с одной только самолетной фарой. А грунт по сторонам рулежной полосы был мокрым, раскисшим. Это исключало всякую возможность скатывания на обочину».*

Однако на следующий день — вновь боевой вылет. А через день, 29 октября, немецкие бомбардировщики предприняли

очередной массированный налет на Москву и были встречены истребителями в 25 километрах от столицы. Отец при отражении этого налета вместе с другими летчиками полка четыре раза поднимался в воздух. В паре с Шокуном они атаковали сначала Ю-88, а затем преследовали Хе-111, но оба бомбардировщика успели скрыться в облаках. В последующих вылетах Шокун и друг отца Николай Тараканчиков западнее Наро-Фоминска все-таки сбили по «хейнкелю».

Чтобы показать, насколько напряженной была летная работа в эти дни, отец рассказывал такую историю: «Надо же было так случиться, что в это время у моего друга приключился понос. Он, бедняга, вернувшись из очередного вылета, зарулит на стоянку и, пока техники-механики готовят его самолет к новому вылету, спустив штаны, сидит под крылом. А тут — ракета, и он, едва натянув эти самые штаны, снова лезет в кабину. И так целый день».

Летчик Николай Дудник тоже вспоминал о боях в небе под Москвой в 1941–1942 гг.: «*При интенсивных боевых вылетах летчики начинали страдать поносами, а некоторые просто симулировали расстройство желудка* ». Из авиационной литературы известно, что наряду с другими физиологическими последствиями непрерывных воздушных боев и связанных с ними перегрузок — потерей аппетита, бессонницей и многими другими — у летчиков может появиться понос. То есть в этом случае он имеет летно-боевые причины и является свидетельством летной доблести и честного выполнения воинского долга. Поэтому друг отца мог бы гордиться своим поносом, как старый воин шрамами от боевых ран.

В октябре, в разделе летной книжки «7. Сведения о награждениях» появляется отметка о первой боевой награде:

За 100 боевых вылетов на истребление немецких стервятников не имеющий летных происшествий — 5000 рублей.

Денежные награды и выдача водки за боевые вылеты

Выплаты за 100 боевых вылетов, а также «*за достигнутые успехи по уничтожению самолетов противника* » производились впоследствии неоднократно в соответствии с приказами командира полка. Полагаю, что эти выплаты были установлены приказом Наркомата обороны СССР от 19 августа 1941 г. «О порядке награждения летного состава ВВС Красной Армии за хорошую боевую работу и мерах по борьбе со скрытым дезертирством среди отдельных летчиков».

Этим приказом была предусмотрена также денежная награда летчику-истребителю за каждый сбитый самолет противника в воздушном бою — 1000 рублей. Кроме того, летчик-истребитель

за каждые 3 сбитых самолета противника представлялся к правительственной награде, а за 10 — к званию Героя Советского Союза. Вместе с тем летчиков, совершивших посадки с убранными шасси или допустивших другие действия, выводящие материальную часть из строя без уважительных причин, было приказано рассматривать как дезертиров и предавать суду военного трибунала. Поэтому все такие случаи подлежали тщательному расследованию.

Последующим приказом Наркомата обороны от 17 июня 1942 г. «О действиях истребителей по уничтожению бомбардировщиков противника» было установлено: *«Считать основной задачей наших истребителей при встрече с воздушным противником уничтожение в первую очередь его бомбардировщиков»,* и с целью поощрения летчиков-истребителей денежная награда за сбитый бомбардировщик повышалась до 2000 руб., а за 5 — летчики подлежали представлению к званию Героя Советского Союза.

Отец рассказывал: «Начфин полка вызовет в финотдел и дает две ведомости: одна на получение денег за сбитые самолеты, другая — на перечисление их в Фонд обороны:

— Распишись в обеих.

— Хотя бы на поллитра деньги оставил!

— Иди, иди — вечером получишь свои 100 граммов».

Если не ошибаюсь, отец говорил, что в то время «из-под полы» пол-литра водки стоили как раз половину денег, причитавшихся летчику за сбитый самолет — 500 руб., да еще и не достать.

А приказом Наркомата обороны от 25 августа 1941 г. «О выдаче военнослужащим передовой линии действующей армии водки по 100 граммов в день» было предусмотрено, что *«Летному составу ВВС Красной Армии, выполняющему боевые задания… водку отпускать наравне с частями передовой линии».* Поэтому летчикам полагались сто граммов водки каждый день после боевых вылетов — вечером. По словам отца, они как-то заметили, что один из них после ужина навеселе явно не на сто грамм, а значительно больше, и зажали его по-свойски:

— Признавайся, где берешь?

— Ребята, все равно всем не достанется!

— Ты говори, а мы разберемся.

И он рассказал, что старается первым прийти на ужин. Как обычно, официантка сразу подходит с трехлитровым чайником водки, наливает ему сто грамм в стакан и идет на раздачу за ужином. Наш герой выпивает и сразу же наливает в стакан воду из графина. А тут и официантка с закуской — гуляш несет. Он ей:

— Ну что такое сто грамм для летчика? Я сегодня пить не буду, а завтра ты мне двести нальешь.

Официантка без слов выливает содержимое стакана в чайник. Поклевав гуляш, ловкач опять зовет официантку:

— Знаешь, завтра меня могут сбить — водка пропадет! Давай все-таки я сегодня выпью.

И получает еще сто грамм.

— Если мы все так будем делать, то половина полка будет пить одну воду!

Посему летчики решили, что такое серьезное дело, как раздача водки, официанткам доверять нельзя, и выбрали разливалу из своих рядов — отца. Он гордился этим не меньше, чем наградами.

Наркомат обороны СССР также был озабочен совершенствованием установленного в августе 1941 г. порядка хранения и выдачи водки войскам действующей армии. Однако, в отличие от летчиков 34-го иап, которые эффективно решили эти вопросы раз и навсегда, Наркомат вынужден был неоднократно возвращаться к ним, дополнительно принимая соответствующие приказы в мае, июне и ноябре 1942 г., а также в мае 1943 года.

* * *

В начале ноября напряженная боевая работа продолжилась. 4 ноября в районе Инютино восемь истребителей — отец, Александров, Потапов, Еремин, Байков, Платов, Шокун и Коробов, — сопровождая штурмовики, вступили в бой с восемью звеньями Ме-109, рассеяли и отогнали их. В этой кутерьме с четырехкратно превосходящим по численности противником произошел эпизод, описанный в Журнале боевых действий: «*Коробов пристроился к звену Ме-109 (приняв за своих). Распознав противника, расстрелял один Ме-109 в упор. Самолет упал* ». После этого Коробов поспешил уйти в облака, долго шел в них и, потеряв ориентировку, приземлился в Рязани. Шокун был подбит огнем зенитной артиллерии и совершил вынужденную посадку.

На следующий день, прикрывая наши войска в районе Дорохова, вновь восьмерка истребителей, в составе которой, как и накануне, отец, Александров, Еремин, Платов, а также Сельдяков, Тараканчиков, Дурнайкин и Кода, встретила 9 бомбардировщиков Ю-87 под защитой 9 истребителей Ме-109:

5.11.41. Воздушный бой, 1 полет, 30 минут.

В этом бою Александров сбил один бомбардировщик, но лейтенант А. Ф. Кода попал под огонь зенитной артиллерии и

погиб, а капитан Дурнайкин покинул свой подбитый самолет на парашюте.

6 ноября, по свидетельству историков, немцы предприняли попытку сорвать празднование годовщины Великой Октябрьской революции: *«В 15 часов они бросили на Москву 250 самолетов… Первыми на перехват вылетели летчики 34-го истребительного авиаполка…Ни один самолет врага не прорвался в тот день к Москве… В 18 часов 40 минут был дан отбой воздушной тревоге, а в 19 часов на станции метро «Маяковская» началось торжественное заседание Московского Совета».*

В летной книжке отца в этот день короткая запись:

6.11.41, МиГ-3. Патрулирование, 1 полет, 45 мин.

7 ноября командир 6-го истребительного авиакорпуса полковник И. Д. Климов подвел предварительные итоги воздушных боев по защите Москвы. Среди наиболее отличившихся полков корпуса первым по количеству одержанных в небе побед он отметил 34-й полк.

11 ноября полковника И. Д. Климова на посту командира 6-го иак сменил полковник А. И. Митенков.

Летчики И. Д. Климов и Д. Л. Калараш

Бывший командир 6-го иак И. Д. Климов и летчик Д. Л. Калараш, вместе с которым он в марте 1941 г. пригнал первые МиГи в Люберцы для 34-го иап, были направлены на Северо-Кавказский фронт, где генерал-майор Климов стал командиром 236-й иад, а подполковник Калараш — штурманом этой дивизии.

19 июля 1942 г. самолет Климова был подбит в воздушном бою, и генерал покинул его на парашюте. Калараш до земли прикрывал командира от атак немецких истребителей, сел на место, где он приземлился, и вместе с ним на своем истребителе поднялся в воздух.

Командующий истребительной авиации ПВО страны генерал-полковник И. Д. Климов

Инспектор по технике пилотирования 24-го иад ПВО Москвы майор Д. Л. Калараш (*13.12.42 — Герой Советского Союза, посмертно*)

29 октября 1942 г. Дмитрий Калараш в бою с превосходящими силами противника расстрелял боезапас, таранил немецкий самолет и, одержав 20-ю победу в воздухе, погиб. Д. Л. Каларашу было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза, и его именем названа улица в Люберцах.

И. Д. Климов в 1943–1947 гг. — командующий истребительной авиации ПВО, генерал-полковник. Будучи в высоких должностях и званиях, он продолжал летать на истребителях, и в связи с этим отец рассказывал: «Климов как-то в полете на истребителе по маршруту совершил на одном из

попутных аэродромов не запланированную вынужденную посадку, хотя, точнее сказать, совершил ее «по нужде».

Приземлился он без заявки, разрешения и прочих формальностей. Возмущенный дежурный подбежал к неизвестно откуда взявшемуся самолету и опешил от невиданного количества звезд на генеральских погонах пилота, который строго приказал: «Доложишь командиру части, что генерал-полковник Климов сел по…ать и улетел».

В. П. Чкалову приписывают слова: «Воздух перестал быть стихией сильных людей после того, как на самолетах установили туалет». Говорят, что в советской военной авиации ассенизационное устройство впервые появилось только в 1979 г. на стратегическом бомбардировщике Ту-95 МС, а до того эти функции выполняло ведро, которое по обычаю после полета выносил тот, кто первым воспользовался им на борту.

Американцы же, наверное, считали решение этой проблемы залогом побед в воздухе. Поэтому у них еще во время войны на истребителе Р-39 «Аэрокобра» устанавливалось что-то вроде писсуара под сиденьем. А для полета человека на Луну американцы изобрели памперсы.

* * *

13 ноября 1941 г. начальник германского Генерального штаба Сухопутных войск генерал Гальдер на совещании командующих группами армий в Орше признал: «*Сильная противовоздушная оборона делает Москву неуязвимой с воздуха* ». Тем не менее на следующий день немецкие бомбардировщики впервые предприняли дневной массированный налет на столицу под прикрытием истребителей на всем пути следования. Утром около 70 немецких самолетов бомбили объекты в районах Клина, Кубинки и войска в районе Истры. После полудня группы бомбардировщиков и истребителей — до 190 самолетов — подошли к Москве.

В этот день, когда летчикам 34-го иап командование вручало ордена, большая группа истребителей-бомбардировщиков Ме-110 под прикрытием 15 истребителей Ме-109 приблизилась к аэродрому Внуково, намереваясь бомбить его. Навстречу противнику в воздух поднялась шестерка истребителей, возглавляемая капитаном Н. А. Александровым. Над юго-западной окраиной аэродрома они пошли в лобовую атаку и, по словам отца, залпом реактивных снарядов нарушили строй противника. Он рассказывал, что эффект был потрясающий —

немцы, когда у них перед носом разорвались почти сорок эрэсов, шарахнулись в разные стороны.

Николай Александров и Сергей Байков связали боем истребители прикрытия, а Николай Мирошниченко, Виктор Коробов, Николай Тараканчиков и отец атаковали ударные Ме-110. Нельзя было допустить их к аэродрому, где МиГи полка заправлялись горючим и готовились к вылету.

Летчик 34-го иап С. Д. Байков

Летчик 34-го иап В. Ф. Коробов

Летчик 34-го иап Н. Е. Тараканчиков

Александров вел бой с семью Ме-109. Непрерывно атакуя, ему удалось рассеять и отогнать истребители противника. На поврежденном самолете он попытался дотянуть до аэродрома, но в районе Подольска попал под огонь своей зенитной артиллерии и с пробитым крылом произвел посадку в 10 км юго-западнее Люберец.

Байков дрался с четырьмя Ме-109 в районе Алабино и двух из них сбил. Однако одному истребителю противника удалось зайти в хвост его самолета, но к нему на выручку успел прийти Тараканчиков, который только что уничтожил Ме-110. В это время в районе Кубинки Мирошниченко сбил Ме-110 и Ме-109, а отец и Коробов в районе Подольска — еще по одному Ме-110.

Всего 14 ноября 34-й полк произвел 33 боевых вылета и сбил

8 самолетов противника. В летной книжке события этого дня отражены так:

14.11.41, МиГ-3. Воздушный бой, 2 полета, 1 час 43 минуты. Сбил лично в районе Подольска Ме-110;

14.11.41, МиГ-3. Перехват противника, 1 полет, 17 минут;

14.11.41, МиГ-3. Воздушный бой, 1 полет, 58 минут.

Исследователи отмечают, что советская авиация *«сумела отбить налет на Москву и пригородные аэродромы и уничтожила 31 неприятельский самолет… увеличили боевой счет в этот день пилоты 28-го, 34-го и 233-го иап…Захватить господство в воздухе в районе Москвы накануне нового наступления люфтваффе не смогли…Неудачными были атаки и на советские аэродромы. Так, летные полосы Центрального и Внуковского аэродромов были восстановлены уже через два-три часа после налета. Немецкие бомбы в действительности уничтожили один МиГ-3… и повредили еще три машины».*

По свидетельству заместителя командира 6-го иак полковника П. М. Стефановского, вскоре после этого налета был сбит высотный разведчик Ю-88, пилот которого на допросе сказал: «*На Москву летать невозможно. Немецкая авиация понесла здесь колоссальные потери. У вас неприступная противовоздушная оборона* ». Тем не менее 16 ноября мелкие группы и одиночные самолеты противника вновь пытались прорваться к Москве. Одного из них сбил капитан Шокун.

Во второй половине ноября вновь вылеты на разведку, патрулирование, прикрытие и поддержку войск. В ходе выполнения этих боевых заданий Шокун с отцом и лейтенантом Бубновым 27 ноября нанесли штурмовой удар на участке шоссейной дороги Рогачево — Синьково и рассеяли до роты пехоты противника. В этот же день они стали участниками событий, о которых также вспоминал П. М. Стефановский. По его словам, он получил приказ командования ВВС произвести разведку лесного массива на волоколамском направлении, где, по донесениям армейских разведчиков, сосредоточилась замаскированная крупная механизированная часть противника.

Звено 34-го полка, выполнявшее по его распоряжению разведку, доложило, что противник не обнаружен. Капитан Шокун вызвался повторить разведку, но, вылетев вместе с отцом и Бубновым в этот район, они также ничего не нашли. Тогда по приказу Шокуна летчики втроем спикировали, ведя огонь на предполагаемое место нахождения противника, который, решив, что его обнаружили и штурмуют, ответил ураганным зенитным огнем. Расположение противника было выявлено, но ведомые летчики вернулись на поврежденных самолетах без командира.

Как следует из Дневника полка: «*мл. лейтенант Урвачёв и лейтенант Бубнов доложили, что на Н-50 м самолет капитана Шокуна загорелся и упал в лесу в районе Вост. Синьково* ».

А на следующий день опять боевые вылеты и… очередная посадка «на живот». На взлете лопнули камера и покрышка одного из колес шасси самолета, а при заходе на посадку после полета эту «ногу» заело, и она не вышла. Пришлось садиться вообще без шасси.

О превосходстве в воздухе советской авиации под Москвой

Результаты воздушных боев в октябре — ноябре 34-го полка и 6-го корпуса в целом сыграли значительную роль не только в защите неба столицы, но и предопределили успех контрнаступления под Москвой в декабре. Г. К. Жуков, бывший тогда командующим Западным фронтом, отметил, что *«при переходе в контрнаступление мы сумели, благодаря привлечению 6-го иак ПВО, ВВС Московского военного округа, добиться превосходства в воздухе».* При этом следует иметь в виду, что истребительная авиация ПВО Москвы должна была выполнять эту задачу, продолжая прикрывать столицу.

Штаб ВВС Великобритании, проанализировав сразу после войны боевые операции люфтваффе во Второй мировой войне, пришел к такому же выводу. В его докладе, опубликованном в 1948 г., отмечается, что осенью 1941 г. немецкая авиация *«оказалась не способной обеспечить требуемую воздушную поддержку наземных войск на большей части фронта под Москвой…С приближением зимы инициатива и превосходство в воздухе впервые оказались на стороне советских войск».*

Участники тех событий также понимали значение побед в небе Москвы. В декабре 1941 г. газета «Сталинский сокол» писала: *«Превосходство в боях за столицу завоевано советскими летчиками»* .

Примечательно, что эта победа была одержана в условиях превосходства немецкой авиации практически во всех боевых компонентах, кроме морально-волевых качеств пилотов. ВВС РККА осенью 1941 г. еще уступали люфтваффе в летной и боевой подготовке пилотов, тактике ведения воздушного боя, тактико-технических данных основного парка самолетов.

Однако, как отмечалось в разведсводке штаба ВВС МВО от 15 сентября 1941 г. «Тактика действий ВВС противника», *«смелость, упорство, готовность к самопожертвованию, свойственные нашему летному составу, являются теми качествами, которые хорошо известны противнику, но которыми подавляющая масса молодого летного состава его* (то есть противника) *не обладают».*

О численном превосходстве немецких истребителей

Возвращаясь к сравнению боевых компонентов ВВС РККА и люфтваффе под Москвой, следует отметить их примерное равенство в количестве самолетов. Однако люфтваффе за счет более эффективного и оперативного управления силами и средствами авиации создавало их численное превосходство в конкретных районах и воздушных боях.

Кроме того, как указывалось в упомянутой разведсводке: *«Истребители противника, как правило, избегают воздушного боя с нашими истребителями и нападают на них только при двойном — тройном превосходстве. По показаниям пленных немецких летчиков, истребители противника имеют указания своего командования вступать в бой лишь при явном превосходстве в силах».* Немецкой истребительной авиации было свойственно *«нежелание рисковать, имея в основе своих действий экономию силы»* .

В ответ на это, по свидетельству современных исследователей: *«С первого дня войны советские летчики продемонстрировали противнику свою манеру ведения боя — энергичную, жестокую и бескомпромиссную. В отличие от немецких пилотов, которые предпочитали рациональные, прагматичные, а подчас шаблонные, но хорошо отработанные маневры, воздушные бойцы ВВС РККА маневрировали с большими перегрузками, не избегали лобовых атак и боев на малой высоте».*

С учетом отмеченной тактики немецких истребителей, их численное превосходство в воздушных боях с летчиками 34-го полка 14 ноября было характерной особенностью воздушных боев под Москвой. Отец писал: *«Все бои с истребителями, в которых участвовал я, да и все летчики полка, велись с явно превосходящими по количеству силами противника (бои мой и Коробова, в районе Звенигорода наша шестерка вела бой с 8 Хе-113* (теперь известно, это были Ме-109 F — «Фридрихи») *, 1 сбит, остальные ушли)».*

Как следует из рассказов и записок отца, кое-кто из летчиков начал роптать: дескать, что ни бой, то немцев больше, чем нас, куда смотрят командиры? Узнав об этом, командир полка майор Рыбкин построил летчиков и заявил, что эти разговоры свидетельствуют о слабой тактической подготовке некоторых из них. Такие пилоты не понимают, что «*когда нас мало, а их много, тоже неплохо: бей всех, кто попал в прицел — почти наверняка немец, а им еще надо разобраться, где мы, а где свои. Главное, не отрывайся* (от ведущего) — *собьют».* Закончил он эту короткую речь приказом инженеру полка нанести на все самолеты максимально крупные номера: *«Чтобы было сразу видно* (в бою), *кому помочь, кто воюет, а кто только делает вид* ».

29 ноября 1941 г. командиром 34-го иап вместо подполковника Л. Г. Рыбкина был назначен капитан Н. А. Александров.

Генерал-лейтенант авиации Л. Г. Рыбкин

Летчик Л. Г. Рыбкин

Подполковник Л. Г. Рыбкин стал командиром 148-й иад, находящейся в действующей армии в составе Череповецко-Вологодского дивизионного района ПВО. Летчики дивизии вели воздушные бои, прикрывая объекты этого района, основным из которых была Северная железная дорога.

В апреле 1942 г. Л. Г. Рыбкин был переведен на Северо-Каказский фронт, где в декабре в составе Ростовского дивизионного района ПВО сформировал 105-ю истребительную авиадивизию, которая в мае — июне 1943 г., освобождая

Таманский полуостров, участвовала в воздушном сражении над Кубанью. В июне 1943 г. дивизия преобразована в 10-й истребительный авиационный корпус под командованием генерал-майора авиации Л. Г. Рыбкина. С июля 1944 г. и до конца войны он был заместителем командующего ВВС Южного, а затем Юго-Западного фронтов ПВО.

В представлении его к награждению орденом Кутузова отмечалось, что Л. Г. Рыбкин *«лично храбр, хороший организатор, расторопен, инициативен. Самостоятелен в своих решениях… Уроки из проведенных воздушных боев и указания частям по тактике дает правильные, продуманные. Учит летчиков действовать творчески»* .

* * *

В декабре под Москвой началось контрнаступление Красной Армии. Летчики 34-го иап, защищая небо столицы и поддерживая наступающие войска, уничтожили три «юнкерса», «хейнкель» и Ме-110. Отличились Платов, Байков, Королев, Найденко, Коробов, Букварев и Тараканчиков. Но в полку и новые потери: 2 декабря не вернулся с боевого задания командир звена старший лейтенант А. Н. Потапов, а 15 декабря — заместитель командира эскадрильи капитан З. А. Дурнайки. Александр и Захар были одни из самых опытных летчиков полка, награжденные за победы в воздушных боях орденами Красного Знамени.

Ясные, морозные дни начала месяца сменились оттепелью и ухудшением погоды. Тем не менее в декабре у отца 22 боевых вылета, и в том числе в практически нелетную погоду. В один из таких дней после его взлета в составе звена аэродром был закрыт опустившейся почти до земли облачностью, дымкой и снегопадом. Тем не менее вернувшиеся из боевого вылета летчики звена смогли приземлиться, что отметил в приказе командир полка: «*За отличное выполнение посадки на свой аэродром при сложных метеоусловиях после выполнения боевого задания объявляю благодарность лейтенанту Бубнову М. Н., младшим лейтенантам Урвачёву Г. Н. и Коробову В. Ф.* ».

Командир эскадрильи 34-го иап А. Н. Шокун

В эти же дни в полк вернулся Андрей Шокун, которого после того, как он месяц назад был сбит зенитной артиллерией, уже помянули и исключили из списков полка. Оказалось, Шокун в том вылете не погиб, а был ранен, выбросился с парашютом из горящего самолета, попал в плен и в ходе наступления Красной Армии под Москвой — освобожден.

На одной из сохранившихся у отца фронтовых фотографий однополчан — человек в гимнастерке с капитанскими «шпалами» на петлицах и орденом Красного Знамени на груди. На обороте чернилами написано: *«Андрей Шокун. Погиб 26/XI-41».* Последние слова зачеркнуты красным карандашом и надпись: *«Внуково. Воскрес 12.XII-41 г.».*

После ранения и плена Шокун по требованию особистов был отстранен от летной работы и представлен на увольнение.

Однако заместитель командира 6-го иак П. М. Стефановский, зная Андрея Никитовича Шокуна как боевого летчика, назначил его заместителем командира 34-го иап по летной работе.

1942 год

В январе — феврале 34-й полк, как и вся авиация Московской ПВО, участвовал в обеспечении наступавших войск Красной Армии. Отец выполнял по 3–4 вылета в день на разведку, прикрытие войск, аэродрома, железной дороги. Всего за эти два месяца — 67 боевых вылетов. Воздушные бои с немецкими бомбардировщиками, пытавшимися нанести удар по наступавшим войскам, развернулись в начале февраля. В районе Буково — Капустниково отец атаковал «юнкерс» «в лоб», а затем — из задней полусферы, но тот смог уйти:

3.02.42, МиГ-3. Прикрытие войск, 1 полет, 1 час 05 минут. Воздушный бой с Ю-88.

Бомбардировщик «Юнкерс-88»

Однако его друзья в этот день провели более результативные бои. Николай Тараканчиков сбил Хе-111, а Сергей Байков — сначала в паре с ведомым летчиком — Ю-88 и затем в составе пятерки истребителей с Платовым, Коробовым, Еременко и Бубновым — «хейнкель». Через день Байков продолжил свою «победную серию» — в паре с Виктором Коробовым одержал победу над Ме-110, а на второй день снова записал на свой счет «хейнкеля».

Испортившаяся затем погода заставила авиацию две недели оставаться на аэродромах. Однако во второй половине февраля летчики полка, прикрывая наступающие части Красной Армии, возобновили ожесточенные бои. Отец вместе с Найденко и Сельдяковым встретили «юнкерсы»:

19.02.42, МиГ-3. Патрулирование, 1 полет, 1 час. В составе звена в районе Батюшково сбил самолет противника типа Ю-88.

Еще один «юнкерс» стал жертвой звена в составе Тараканчикова, Платова и Елисеева, а Киселев лично сбил «хейнкель». Через три дня отец и Михаил Найденко атаковали

истребитель-бомбардировщик:

23.02.42, МиГ-3. Прикрытие войск, 1 полет, 1 час 05 минут. В паре в районе Некрасово сбил Ме-110.

Спустя четыре дня отец снова вместе с Найденко, а также с Тараканчиковым и Платовым преградили путь «хейнкелям», которые пыталась нанести удар по нашим войскам:

2 *8.02.42, МиГ-3. Прикрытие войск, 1 полет, 1 час 07 минут. В районе Б. Устье — Русиново в групповом бою сбил самолет противника типа Хе-111.*

Еще один «хейнкель» сбил Байков.

В том феврале летчики 34-го иап провели многочисленные воздушные бои без потерь, а сами сбили 12 самолетов противника. Это — превосходство в воздухе, о котором уже говорилось. Итог месяца подвел командир полка в приказе ко дню 24-й годовщины Красной Армии: «*От твердой руки наших летчиков… не один стервятник нашел себе бесславную смерть на подступах к нашей любимой столице* ».

Истребители-штурмовики

В соответствие с летной книжкой за первые два месяца 1942 г. отец 48 раз вылетал на прикрытие своих войск. При этом, как следует из его записок, выполняя такие задания, летчики руководствовались правилом: *«Если не вел боя с самолетами противника, прикрывая свои войска на линии фронта, — штурмуй противника»* . То есть при отсутствии встреч с немецкой авиацией за время патрулирования перед возвращением «домой» наносились штурмовые удары по наземным целям.

Однако в летной книжке эти вылеты записывались в соответствии с заданием на вылет: *«прикрытие войск»* , а не «штурмовка». Вместе с тем упоминавшимся приказом «О порядке награждения летного состава ВВС Красной Армии за хорошую боевую работу…» было предусмотрено, что за 5 вылетов на штурмовые действия летчикам-истребителям полагалось 1500 рублей, а за 15 — 2000 рублей и представление к правительственной награде.

При этом следует отметить, что штурмовые действия — это один из наиболее опасных видов боевой летной работы для истребителей, которые не имеют защиты от огня даже стрелкового оружия с земли. Но, судя по всему, летчикам и в голову не приходило требовать записей в летной книжке в расчете на премии и награды.

Это же отмечает бывший летчик 122-го иап В. В. Рыбалко, также воевавший на МиГ-3: *«Нам штурмовки…не засчитывали, поскольку это… была не основная наша работа. По количеству выполненных вылетов на штурмовку войск многие истребители,*

будь они штурмовиками, должны были получить одну, а то и две «Звезды» . Кстати, на одной из таких штурмовок, которые *«не засчитывали»* , В. В. Рыбалко был сбит огнем с земли.

Перелистав летную книжку отца, убедился, что в поденной записи нет ни одной отметки о вылете на штурмовку. Однако в годовых итогах за 1941 г. значатся неизвестно откуда взявшиеся 4 вылета *«на штурмовые действия».* А в итогах 1942 г., когда зимой, по свидетельству отца, он с другими летчиками полка много раз штурмовал войска противника, и этого нет. В 1943 г. в представлении к ордену к упомянутым 4 вылетам добавлен еще один вылет на штурмовку, также неизвестно откуда взявшийся, если судить по летной книжке. То есть официальные документы, как уже говорилось, не вполне адекватны реальной жизни.

* * *

Тем не менее победы в воздухе не остались без внимания командования:

25.02.42. За достигнутые успехи по уничтожению немецких стервятников — 833 рубля. Приказ по 34-му иап № 04.

Новый командир полка делает первую запись в летной книжке отца после проверки техники пилотирования ночью:

2.03.42. УТИ-4, задняя кабина, ночью…

Оттренирован на УТИ-4 ночью. Разрешаю произвести тренировку на самолете МиГ-3. Командир 34 иап капитан Александров.

Месяц спустя газета «Сталинский сокол» отмечала: *«Капитан Александров отличный мастер ночных боев. Его часть также хорошо освоила ночную работу»* . А отцу — первый орден и запись в летной книжке:

4.03.42. За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество — Орден «Красное Знамя». Указ Президиума Верховного Совета от 4.03.42.

О наградных листах летчиков 34-го иап

Этим Указом орденами Красного Знамени в 34-м иап были награждены также четверо друзей и ровесников отца: Сергей Байков, Константин Букварев, Сергей Платов и Николай Тараканчиков. Из наградных листов видно, что все они 1919–1920 годов рождения, в Красной Армии добровольцами с 1938–1939 годов. Еще двое награжденных летчиков, Николай Мирошниченко и Петр Еременко, постарше — 1914 года рождения. Все они ранее к наградам не представлялись, но имеют «*денежные*

вознаграждения за уничтоженные самолеты противника ». Постоянный адрес: «*34-й иап* ».

В разделе «Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига и заслуг» приводятся сведения о количестве боевых вылетов, воздушных боев, сбитых самолетов противника, указывается общий налет, в том числе ночью. Это, очевидно, главные характеристики работы летчика-истребителя.

1942 г. Командир звена 34-го иап лейтенант Г. Н. Урвачёв

Кроме того, как говорится далее, каждый из них «*делу партии ЛЕНИНА-СТАЛИНА и Социалистической Родине предан* », «*требователен к себе и подчиненным* », «*пользуется деловым авторитетом среди товарищей* ». Употребляются такие характеристики, как «*умелый воздушный боец* », «*храбро сражается с немецкими фашистами* », кое-кто «*молодой растущий командир* ». Сергей Платов не только «*бесстрашно сражается с*

фашистскими стервятниками », но и «*культурен в быту* ». Отец «*показал себя как летчик, обладающий большой силой воли. Инициативен* ». Сергею Байкову «припомнили» его бой 14 ноября 1941 г.: «*Геройски сражался один с четырьмя самолетами противника и в этом бою два самолета противника сбил* ».

* * *

После награждения снова 1–2 боевых вылета в день на патрулирование, прикрытие аэродрома, а также авиационную поддержку войск. Осуществляя ее, отец, Байков, Найденко, Тихонов и Федосеев встретили «юнкерсы»:

9.03.42 МиГ-3. Прикрытие войск, 1 полет, 1 час 05 минут. В групповом воздушном бою в районе Добрая Рупасово сбил Ю-88.

Через полторы недели отец, Коробов, Тихонов, Федосеев, а также летчики 1-го истребительного полка погранвойск НКВД Бычин и Красавичев, временно прикомандированные к 34-му иап, вшестером вступили в бой с тремя Ю-88 и двенадцатью Ме-110. При первой же атаке «юнкерсы» поспешно скрылись, а «мессеры» встали в оборонительный круг, но МиГи разорвали его:

19.03.42, МиГ-3. Вылет на противника, 1 полет, 55 минут. В групповом воздушном бою в районе Уваровки сбил Ме-110.

Это был последний из четырех сбитых отцом во время войны самолетов типа Ме-110. В одном из боев с таким самолетом он едва не погиб, и его спас летчик соседнего полка Говоров. Отец рассказал об этом случае в ответ на мой вопрос о том, какой бой он запомнил как самый трудный.

Самый трудный воздушный бой

Вот его рассказ: «Мы крутились с немцами в «собачьей свалке» — групповом воздушном бою. Вижу — один Ме-110 вывалился из общей кучи и со снижением пошел в сторону фронта. Подумал, что самолет подбит или летчик ранен. Помедлил, раздумывая: «Догнать, добить?» — и развернулся за ним. Это была ошибка. Не надо было преследовать — он уже вышел из боя, а если гнаться, надо было не раздумывать, а сразу уцепиться ему за хвост.

Вскоре мы ушли от общего «места действия» и остались одни. Медленно, но догоняю его, и вдруг он неожиданно стал разворачиваться на меня в лобовую атаку. А у 110-го впереди четыре пулемета и две пушки против моих трех пулеметов. Я стал отворачивать, и мы встали с ним друг за другом в вираж на высоте метров 300. На этой высоте мой МиГ как утюг, делает вираж почти за полминуты. Однако и 110-й не очень

поворотливый — он в два раза тяжелее МиГа, поэтому в бою на горизонталях наши шансы обычно были равны.

Но я сразу понял, что налетел на очень сильного летчика. Он, виртуозно пилотируя, стал догонять меня на вираже. Я видел, что через минуту, после двух виражей, он встанет ко мне в хвост и промахнуться ему будет невозможно, а шесть стволов «мессера» не оставляли мне никаких шансов уцелеть. Главное, я попался — ничего не мог сделать, чтобы выйти из-под удара, в результате любого маневра я только быстрее оказался бы у него в прицеле. Даже парашютом не воспользуешься — высоты нет.

Сделали еще один вираж, второй, и… ничего! Глянул назад в одну сторону — никого, в другую — немец с крутым набором высоты уходил от меня, глянул наверх — оттуда на нас пикировал Як с красными звездами. Когда он, выйдя из пикирования, встал рядом со мной крыло в крыло, я в его кабине увидел знакомого летчика Говорова из соседнего полка нашего корпуса. Так мы парой пришли на аэродром и сели. Выбравшись из кабины, спросил его:

— Откуда ты взялся?

— На трех тысячах метров шел от фронта после прикрытия войск — вижу, у земли «мессер» гоняет МиГ. Вот я и спикировал.

— Почему с пикирования не пошел за немцем? Вместе мы бы его свалили!

— Жора, я же от фронта шел — у меня горючее на нуле и ни одного патрона».

Этот бой подтверждает заключение, содержавшееся в упоминавшейся разведсводке штаба ВВС МВО о тактике действий ВВС противника: *«Лобовых атак истребители противника не выдерживают и резко уходят вниз, исключая самолет Ме-110, который имеет сильное вооружение в носовой части, иногда сам идет на лобовые атаки».* Вот отец и нарвался на такое «*иногда* », не ожидая от немца атаки «в лоб».

На мой вопрос о том, почему он решил, что встретился с сильным немецким летчиком и что такое «виртуозно пилотируя», отец пояснил: «В воздушном бою обычно после двух-трех маневров понимаешь уровень летной подготовки, психологическое состояние и даже характер противника. Немец, за которым я погнался, наверняка был решительным, уверенным в себе человеком. Он перехватил инициативу и навязал мне свои условия боя. А встав в вираж, явно прибавлял обороты внешнему по отношению к виражу двигателю и прибирал его на внутреннем двигателе, чтобы вираж был круче. Это легко сказать, а сделать и не сорваться в штопор может только классный пилот».

* * *

В апреле 1942 г. 25 боевых вылетов: на прикрытие войск, железной дороги, шоссе, на патрулирование и перехват противника. В одном из вылетов 24 апреля отец в паре с Сергеем Байковым в разрывах облаков обнаружили шедший с превышением над ними на 1 тыс. метров Ю-88, атаковали и подбили его. Однако «юнкерс» с задымившим левым мотором успел скрыться в облаках. Возможно, раздосадованный этим отец, вернувшись на аэродром, при рулении задел самолет У-2, стоявший у рулежной дорожки, и винтом перебил ему обе правые плоскости. Его МиГ повреждений не получил.

Но на У-2, как на грех, прилетало начальство — полковник из Управления Московского военного округа, и командир полка в приказе, отметив «*преступно халатное отношение командования авиаэскадрильи в организации руления без сопровождающего* », прописал «*лейтенанту Урвачёву за руление без сопровождающего… 8 суток домашнего ареста* ».

Затем боевое напряжение снижается, и еще 25 боевых вылетов — в следующие три месяца (май — июль). Для поддержания летной формы в это время 8 тренировочных полетов на МиГ-3, 85 инструкторских — на УТИ-4, и отец… женится.

О знакомстве и свадьбе моих родителей

Полагаю, что рассказ о знакомстве и свадьбе моих родителей здесь уместен, поскольку эти события непосредственно связаны с наступлением и разгромом немцев под Москвой и боевой летной работой отца.

Моя мама Анастасия Михайловна Ослякова летом 1941 г. окончила школу, была вожатой в пионерском лагере, а осенью поступила работать на авиазавод. Вскоре в связи с приближением немцев завод должны были эвакуировать из Москвы, но мама попросилась в действующую армию и была направлена… во Внуково вольнонаемной в штаб 34-го иап, где познакомилась с отцом, и они стали встречаться.

Однако возможностей для свиданий практически не было, поскольку летчики, как уже отмечалось, не только отражали дневные и ночные налеты немецкой авиации на Москву, но и выполняли задачи фронтовой авиации, совершая боевые вылеты с перерывами между ними только для подготовки самолета к очередному вылету.

Много лет спустя мама рассказывала: *«Все ребята-летчики были просто на подбор, настоящие сталинские соколы, настолько они были хороши. Они очень уставали, но с нами, молодыми девушками, вели себя как настоящие джентльмены, хотя все они*

были из рабочих и крестьянских семей» . Почти всем этим джентльменам было едва за двадцать. Про отца мама говорила, что в него нельзя было не влюбиться: *«Высокий, стройный блондин, всегда подтянут!»*

Мои будущие родители использовали каждую удобную и, как потом оказалось, неудобную минуту для встреч. Мама иногда приходила к отцу, когда он был в дежурном звене и ждал команды на вылет не вместе со всеми летчиками полка, а со звеном на отдельной стоянке у взлетно-посадочной полосы, готовый немедленно подняться в воздух.

При этом он должен был находиться рядом с самолетом или, получив команду «готовность № 1», в его кабине. Однажды, получив такую команду, он продолжал беседу с мамой у борта самолета, когда над командным пунктом взвилась ракета: «на взлет». Летчики его звена запустили двигатели и пошли на взлет, а он замешкался, взбираясь на крыло самолета и в кабину, отстал и едва догнал их в воздухе на максимальных оборотах двигателя.

1942 г. Георгий и Анастасия Урвачёвы

Командир 6-го иак полковник А. И. Митенков

Вечером при подведении итогов командир полка капитан Александров жестко сказал:

— Пока другие летчики полка честно выполняют свой воинский долг, некоторые, находясь на боевом дежурстве, прохлаждаются с девками.

Отец буквально с кулаками бросился на командира:

— Это не девка, а моя невеста!

— Если невеста, то почему не женишься? — невозмутимо

парировал командир, и вопрос был решен.

Свадьба в то время и в тех условиях была явлением исключительным. Но после разгрома немцев под Москвой, как уже сказано, боевое напряжение спало, и командир корпуса полковник А. И. Митенков, узнав о предстоящем событии, распорядился в день свадьбы на сутки освободить 34-й полк от боевого дежурства, а молодым на три дня предоставил отпуск и свой домик во Внуково. Кроме того, полковник дал им на несколько часов легковую «эмку» съездить в Москву, чтобы зарегистрировать брак и познакомиться с родителями друг друга. 29 мая 1942 г. Фрунзенское отделение ЗАГС г. Москвы зарегистрировало брак моих будущих родителей, и последующие 55 лет они прожили вместе.

* * *

Немецкие войска были отброшены от Москвы, но мелкие группы и одиночные бомбардировщики противника пытались бомбить военные объекты в Подмосковье, а к столице стремились прорваться его высотные самолеты-разведчики. Для более эффективного прикрытия тыла наших войск и Москвы от действия немецкой авиации 34-й иап в начале июля перебазировался ближе к фронту на аэродром Клин. С этой же целью одна из эскадрилий полка начала работать с аэродрома Алферово в 12 км севернее Волоколамска.

Наиболее трудной и не всегда успешно решаемой боевой задачей был перехват самолетов-разведчиков на большой высоте с опытными, как правило, экипажами. Так крайне неудачно сложились воздушные бои с ними младшего лейтенанта Г. И. Федосеева — 25 мая и лейтенанта А. Н. Зуйкова — 10 июля. Их самолеты в атаке были подбиты стрелками противника, и летчикам пришлось спасаться на парашютах.

Летчик 34-го иап А. Н. Зуйков

Нередко терпели неудачу даже опытные, одержавшие не одну победу летчики полка. Об этом свидетельствовал ряд воздушных боев в августе 1942 года. Например, Виктор Киселев и Александр Тихонов в районе Клина на высоте 8000 м настигли «Дорнье-215». При атаке его с дистанции 50 метров «*до полного сближения* » стрелки немецкого разведчика повредили на самолете Киселева двигатель, а самолет его ведомого подожгли. Летчики вынуждены были прекратить атаку, и противник ушел.

Отец упустил немецкий самолет-разведчик, который он обнаружил на высоте 9000 м и несколько раз атаковал с дистанции 100–200 м тоже «*до полного сближения с противником*

». Но безуспешно. В ходе боя они снизились до 6 тыс. метров, и отец пошел в лобовую атаку. Немецкий летчик, видимо, занервничал, чтобы увернуться, сделал излишне резкий боевой разворот, сорвался в штопор, и отец потерял его из вида. А на его самолете технику пришлось заделывать полученные в бою пробоины.

После того как Степан Тихонов и Григорий Федосеев, атаковав на высоте 8500 м Хе-111, также упустили его, командир полка майор Александров 22 августа приказом вынес им взыскание «*за недостаточную решительность в воздушном бою с бомбардировщиком противника и за безнаказанное его упущение… 8 суток ареста* ». Закончил он приказ жестким и недвусмысленным предупреждением всему летному составу: «*Впредь подобные случаи буду рассматривать как трусость и применять меры согласно приказу т. СТАЛИНА № 227. Каждый встреченный самолет противника должен быть уничтожен огнем или тараном* ».

К сожалению, этим приказом дело не закончилось. Заместитель командира эскадрильи Тихонов и командир звена Федосеев 1 октября 1942 г. были осуждены судом военного трибунала Московского фронта ПВО. Представляется, что летчики стали жертвой явления, известного в нашем отечестве как «компанейщина». Видимо, кто-то из начальствующего состава ПВО Москвы (есть основание полагать, что из числа политработников) поспешил отличиться и найти случай применить незадолго до этого появившийся приказ № 227 — «Ни шагу назад!», которым было предусмотрено создание штрафных батальонов и рот.

Надо сказать, что летом 1942 г. летчики 34-го иап в боевой работе столкнулись также с трудностями, связанными с использованием появившихся радиолокационных станций. В марте полку была придана английская станция МРУ-105, а затем появилась отечественная установка «Пигматит» (РУС-2), с которых посты ВНОС (воздушного наблюдения оповещения и связи) передавали перехватчикам данные о противнике.

Но многие вылеты по этим данным на перехват самолетов противника были «ложными» — самолеты оказывались своими. Только за четыре дня 24–27 июля летчики полка 20 раз взлетали «*на перехват своих самолетов, принятых постами ВНОС за противника и впоследствии опознанных* », как писалось в донесениях штаба полка.

О том, как иной раз складывались эти «перехваты», свидетельствует тот, который 12 июля выполнили Виктор Коробов и Григорий Федосеев. При патрулировании парой в

заданном районе они получили с поста ВНОС сообщение о самолетах противника и приказ их атаковать. Но, как потом докладывали летчики о самолетах противника, обнаруженных постом ВНОС, «*на самом деле это были мы сами* ».

Вскоре от поста ВНОС летчикам поступило новое сообщение о вражеских самолетах ниже их пары. Они развернулись, спикировали для атаки и… увидели два наших Яка. Те в свою очередь атаковали Федосеева, а затем Коробова, которые едва увернулись от них. Когда летчики, разобравшись, разошлись, пост ВНОС передал, что к объекту вновь подходит противник, вскоре опознанный Коробовым и Федосеевым как два МиГа.

Отцу также приходилось участвовать в подобных интермедиях. Так, 24 июня он со старшиной Лушиным по данным поста ВНОС был наведен на самолет «противника». Согласно Журналу боевых действий, летчики «*заметили двухкилевой самолет. При опознавании самолет оказался «Боингом* », поставлявшимся в СССР по ленд-лизу. Хотя двухкилевым «американцем» мог быть только бомбардировщик В-26 «Митчелл» компании «Норт Америкен», а не «Боинг». 6 августа отца со старшим лейтенантом Тихоновым подняли на перехват «противника», который оказался нашим дальним бомбардировщиком ДБ-3ф.

Однако вскоре были созданы авиационные радиоответчики — система радиолокационного опознавания самолетов «свой — чужой», и проблема отчасти была решена. О прогрессе в области обнаружения и опознавания самолетов противника можно судить по тому, что всего за год до этого в боевых документах полка делались такие записи о вылетах на их перехват: «*03.07.41. 3 МиГ-3 вылетели на Н-7000 м на звук мотора. Самолет не обнаружен* ». Вот такая система обнаружения — «на звук мотора».

Кроме того, летом 1942 г. боевой потенциал истребителей был значительно повышен после того, как командование ВВС наконец признало то, что после первых же воздушных боев стало очевидным для строевых летчиков: боевая пара в составе ведущего и ведомого летчиков, которая была основной тактической единицей в люфтваффе, более эффективна, чем звено из трех самолетов, предусмотренное уставами ВВС РККА.

В связи с этим была изменена штатная структура истребительных авиационных полков, в соответствии с которой в конце августа приказом командира полка были организованы звенья из четырех самолетов и в их составе определены боевые пары. Ведомым летчиком в пару отцу был назначен сержант Яков Мотлохов, только недавно окончивший Черниговскую школу военных пилотов.

О «воздушном хулиганстве» и патриотической патетике

Произошло и другое положительное изменение в организации боевой работы летчиков, которое можно увидеть, связав два события, произошедшие с разрывом во времени чуть более двух месяцев.

23 июля Николай Тараканчиков, наверное, от полноты чувств, что благополучно вернулся из боевого вылета живой и здоровый, «*над аэродромом снизился на 500 м и произвел двойной переворот* (то есть фигуру высшего пилотажа «бочку») *, чем нарушил НПП-36* (Наставление по производству полетов 1936 г.)», как сказано в приказе командира полка. И далее неизбежное: «*За проявленное воздушное хулиганство лейтенанта Тараканчикова арестовать на 2 суток* ».

Казалось бы, нарушение выявлено, взыскание вынесено, и вопрос исчерпан. Но нет, дальше в приказе следуют слова высокого патриотического звучания: «*Обращаем внимание всего летного состава на недопустимость подобных случаев, влекущих за собой летные происшествия. В момент, когда Красная Армия и весь Народ напрягает все силы для разгрома ненавистного врага, мы должны отдать все знания и умения его быстрейшему разгрому* ». Здесь чувствуется рука человека, чья подпись стояла на этом и других приказах справа от подписи командира полка: «*Военком 34-го иап батальонный комиссар В. Недригайлов»* .

После этого 9 октября приказом Наркома обороны СССР И. В. Сталина институт военных комиссаров был упразднен и установлено полное единоначалие в Красной Армии, а военкомы превратились в замполитов. Впрочем, пытаясь установить причинно-следственную связь между этими приказами, следует помнить правило логики: «После этого не значит, что вследствие этого». Но, тем не менее, приказы стали подписывать только командир и начальник штаба полка.

Поэтому в марте 1943 г. очередной приказ «*О случаях воздушного хулиганства* » обошелся уже без патриотической патетики. Он был посвящен подвигам майора Шокуна, который «*на самолете Як-1… на высоте 30 м* (!) *сделал двойную бочку* », и старшего лейтенанта Букварева — он «*на самолете МиГ-3 пикировал до земли и произвел вывод из пикирования на Н 2–3 м* (!!!)». Далее следует: «*Эти нарушения летной дисциплины неизбежно приведут к росту летных происшествий. Во избежание подобных случаев приказываю командирам авиаэскадрилий повседневно требовать знания и точного выполнения летным составом НПП* ». И это все. Как скучно.

Правда, Константин Букварев свои 5 суток домашнего ареста получил, а судьбу Андрея Шокуна как старшего офицера

определил командир 6-го иак.

* * *

В августе у отца помимо боевых 13 учебно-тренировочных вылетов и в том числе на новом типе самолета:

7.08.42, Як-7. Полет по кругу, 1 полет, 10 минут.

Як-7 — хорошо управляемый и вооруженный истребитель с пушкой калибра 20 мм и двумя пулеметами калибра 12,7 миллиметра. Мог соперничать с Ме-109 F («Фридрихом»), заходя на вираже ему в хвост за один-два витка.

Надо полагать, что эти полеты выполнялись для переучивания и перевооружения полка на новую технику. Бывший командующий Московским фронтом ПВО генерал-полковник артиллерии Д. А. Журавлев вспоминал, что «*после напряженных боев 1941 года, когда истребители 6-го истребительного авиационного корпуса работали буквально на износ, у многих машин был почти полностью выработан ресурс моторов, да и сами самолеты, латаные-перелатаные, требовали замены* ».

Это относилось и к самолетам 34-го авиаполка, в котором один за другим стали появляться короткие приказы: «*Самолет МиГ-3 №…, не подлежащий дальнейшему использованию и восстановлению вследствие износа, из боевого состава полка списать… обеспечить разборку самолета, сохранение и использование годных деталей и агрегатов на запчасти* ».

При этом некоторые из истребителей полка были первыми МиГами, поступившими еще в марте — апреле 1941 года.

Летчик С. Д. Байков и его самолет

Об одном из таких самолетов в апреле 1942 г. появилась даже заметка «Год на «МиГе» № 23–03» в газете «Сталинский сокол» о том, что прошел год, как летчик Сергей Байков получил с завода этот самолет и совершил на нем 250 боевых вылетов, рассказывалось о его победах.

А через полгода уже в газете Московского фронта ПВО «Тревога» через всю полосу призыв: «Учитесь искусству воздушного боя у летчика Байкова!» с подзаголовком: «Тов. Байков на одной машине совершил 300 боевых вылетов, провел 21 воздушный бой, уничтожил 10 самолетов противника. Самолет Байкова и сегодня в полной исправности». Будучи переведен в 12-й гвардейский истребительный авиаполк, С. Д. Байков передал свой МиГ, который называл *«старушкой»,* другому летчику: *«Бери машину! Шестнадцать месяцев служила она мне и может еще столько прослужить».*

Известный советский писатель Всеволод Иванов писал о 22-летнем летчике, что *«часто после полета Байков на вопрос о результатах боя отвечает, смеясь, своей любимой поговоркой:*

— Иван побил фрица».

В 1944 г. газета «Сталинский сокол» дополнила характеристику Байкова: *«отличный летчик, высотник, заоблачник, ночник»,* которая свидетельствует не только о мастерстве пилота, но и о лингвистической находке журналиста — *«заоблачник»* . Надо понимать, речь идет о том, что пилот подготовлен для выполнения боевых задач над облаками, вне видимости земли.

Ремонт и окраска самолетов МиГ-3

Возвращаясь к оценке самолетного парка 34-го полка, следует сказать, что на его состояние значительное влияние оказало прекращение в декабре 1941 г. серийного производства МиГ-3, так как завод, который выпускал для него двигатели, перевели на производство двигателей для штурмовиков Ил-2.

Многие МиГи выдержали уже по три-четыре восстановительных ремонта. Сохранение их в строю свидетельствовало не только о мастерстве инженерно-технического состава полка. МиГ-3 был очень технологичным и отличался ремонтопригодностью. У него легко отстыковывались многие части и детали конструкции самолета. При этом, по мнению техников: *«Взаимозаменяемость частей самолета за счет точности изготовления оказалась настолько высока, что из двух поврежденных МиГов быстро собирали один, а затем возвращали в строй и второй».*

1942 г. Самолеты 34-го иап во Внуково

Вместе с тем из остававшегося на московском заводе № 1 задела деталей, узлов, агрегатов и комплектующих в начале

1942 г. было собрано еще более 50 самолетов МиГ-3. Часть из них была окрашена в белый цвет с красными стрелами и надписями «За партию большевиков!», «За Родину!», «За Сталина!». В ряде работ опубликованы фотографии этих самолетов и сообщение, что 23 февраля 1942 г. они были переданы рабочими авиазавода в 172-й иап. При этом из других публикаций следует, что 1 февраля 1942 г. три таких же самолета поступили в 34-й истребительный авиаполк.

Однако обычно зимой самолеты полка имели просто белую окраску. Летом они были выкрашены в отличный от других полков камуфляж — поперек фюзеляжа по зеленому фону широкие, неровные светло-серые полосы в черной окантовке. Выделялся самолет летчика Сергея Байкова, раскрашенный узкими черными и зелеными полосами, как зебра.

Возвращаясь к использованию при ремонте отдельных частей списанных машин, следует сказать, что, поскольку эти части были от самолетов различной окраски, восстановленные в полевых условиях аэропланы зачастую имели диковатый вид. Крылья, центроплан и хвост могли быть выкрашены по-разному: в летний камуфляж и в традиционные для ВВС РККА зеленый и голубой цвета. Попадались и конструкции, окрашенные в белый цвет.

Отец рассказывал, что однажды ему из ремонта достался самолет, во весь борт которого был нарисован прыгающий тигр с оскаленной пастью. Он тут же приказал техникам закрасить этого зверя. Я не понял:

— Зачем?

— Немцы увидят такой самолет и решат, что в нем сидит какой-то очень важный летчик и его надо обязательно сбить. Начнут охотиться за мной.

Однако, зная отца, думаю, что это была шутка. Скорее всего, для него любые картинки на боевом самолете были, как он выражался, «дешивизной», то есть пошлостью. А тигр кисти неизвестного художника на борту истребителя, кроме того, видимо, оскорблял его эстетический вкус, как бывшего ученика заводской изостудии и, кстати, неплохого рисовальщика.

Вместе с тем о том, что опасения отца были не напрасными, говорит история с полковником В. И. Сталиным, когда он в январе — феврале 1943 г. был командиром 32-го гвардейского истребительного авиаполка. Ее поведал летчик этого полка Прокопенко, о котором рассказ впереди. По его словам, *«местные подхалимы-политработники»* распорядились на самолете командира полка нарисовать ордена, которыми тот был награжден, и *«в первом же боевом вылете немцы с удовольствие погоняли В. Сталина. После вылета полковник зло распорядился:*

«Убрать это художество!»

Г. Н. Урвачёв с техниками у самолета с «тигром»

В заключение темы о раскраске самолетов надо вспомнить приказ по истребительной авиации ПВО от 7 сентября 1942 г. о нанесении знаков за сбитые самолеты противника. В соответствии с ним командир 34-го иап «*в целях поощрения летчиков, отличившихся в боях за Советскую Родину против немецких захватчиков* » приказал «*нанести положенное количество звездочек на самолеты летчиков, которые имеют на своем счету сбитые самолеты противника* ». Далее шел список из десяти летчиков полка, и среди них: «*Командир звена 1 АЭ лейтенант Урвачёв Г. Н., сбивший 3 самолета лично и 6 в групповом воздушном бою, нанести 4 звездочки* ».

Опытный истребитель МиГ-9

Затем дотошно указывалось, что «*знак наносится в центре фюзеляжа на левой стороне самолета… в форме… звезды размером 15 см… обведенной полоской шириной 1 см, нанесенной алюминиевой краской* ». Но более существенным был пункт приказа о том, что «*летчикам, сбившим 5 и более самолетов противника, выделить лучшие самолеты* ». В то время это были Виктор Коробов (5 самолетов лично и 8 — в групповых воздушных боях) — 6 звездочек, Сергей Платов (4 самолета лично и 8 — в групповых воздушных боях) — 5 звездочек и Николай Тараканчиков (соответственно 3 и 8 самолетов противника) — 5 звездочек. Вскоре к ним присоединился Виктор Киселев — шесть звездочек, но у Тараканчикова к тому времени их было уже семь, а у Платова — восемь.

* * *

Однако для прикрытия Москвы требовались новые самолеты, и КБ «МиГ» работало над заменой у МиГ-3 двигателя с водяным охлаждением, снятого с производства, на имевшийся двигатель воздушного охлаждения. К весне 1942 г. была построена опытная серия из пяти самолетов МиГ-9 с этим двигателем, и три из них направлены для войсковых испытаний в 34-й полк.

В связи с этим 20–28 августа 1942 г. отец совершил на одном из этих самолетов 15 полетов, в ходе которых выполнил стрельбу по наземной цели — щиту и упражнения по боевой подготовке. Поэтому его портрет и копия соответствующей страницы летной книжки были уже в наше время выставлены в музее конструкторского бюро «МиГ». При этом работники музея обратили внимание на следующую запись:

27.08.42, МиГ-9. Патрулирование, 1 полет, 44 минуты, высота 5000 м.

По их словам, это подтверждение принципиально важного для истории КБ факта участия опытного истребителя МиГ-9 в боевых вылетах. Однако самолет показал неудовлетворительные характеристики и не был принят на вооружение. В 1946 г. под названием МиГ-9 пошел в серию другой самолет — первый советский реактивный истребитель.

Летчики 34-го иап продолжили боевую работу на МиГ-3, и отец в сентябре совершил на нем 27 боевых вылетов на патрулирование и перехват противника, а также 6 полетов на У-2 между Калинином, Торжком и Клином, разыскивая место гибели 8 сентября старшего сержанта Ю. К. Максимова.

В тот день отец и сержант Белоусов парой взлетели с аэродрома Клин на перехват высотного разведчика и преследовали его, ориентируясь по инверсионному следу, но не догнали. Однако после этого противника атаковали младший лейтенант Г. И. Федосеев и старший сержант Ю. К. Максимов, которых подняли ему навстречу со второго аэродрома полка — Алферово.

После трех атак вражеский разведчик с дымящимся мотором и преследовавший его Максимов скрылись в облаках. Федосеев, не найдя самолеты ведомого и противника ни над облаками, ни под ними, вернулся на аэродром один. Поиски летчика отцом на У-2 тоже успеха не имели. Через две недели пришла справка очевидца, который видел, как тогда из облаков вывалились и упали за линией фронта два горящих самолета — наш истребитель и бомбардировщик противника. Эта справка была расценена как подтверждение тарана, совершенного Юрием Максимовым в облаках.

В октябре — декабре у отца всего 26 боевых вылетов, остальные инструкторские и учебно-тренировочные, а командир полка в служебной характеристике пишет о нем: «*Летчик отличной техники пилотирования, летает днем и ночью в любых метеоусловиях* ». Однако в авиации неприятные неожиданности могут поджидать любого летчика, и в его летной книжке, в разделе «8. Катастрофы, аварии, поломки, вынужденные посадки и прочие происшествия» появляется запись:

17.12.42, МиГ-3. Поломка: При взлете закипел жидкостный охладитель. Летчик пошел на посадку и из-за недостатка высоты посадку произвел на не укатанную часть аэродрома на «живот».

Расследование показало: «*Перед вылетом по тревоге не была снята заслонка водорадиатора* ». Вывод: «*Технику лейтенанту Шилову арест на 8 суток домашнего ареста с удержанием 50 % зарплаты за каждый день ареста и за принесенный ущерб произвести удержание 25 % зарплаты в течение 3-х месяцев* ». Надо полагать, это означает, что война войной, а деньги счет любят, и ущерб требует возмещения.

1943 год

К этому времени немецкие бомбардировщики были вынуждены окончательно прекратить налеты на Москву, но к столице постоянно пытались прорваться высотные самолеты-разведчики, в основном Ю-88. Самолеты этого типа обладали летными качествами, позволявшими немцам применять их также как пикирующие бомбардировщики и даже истребители. Используя эти качества, высотные разведчики часто при атаке перехватчиков резко, иногда как истребители, переворотом через крыло переходили в пикирование, выходя из него на бреющем полете.

В результате этих эволюций и на фоне поверхности земли летчики ПВО нередко теряли цель, тем более что «юнкерсы» иной раз снижались и пытались уйти на высоте всего 5—10 метров. Тем не менее Сергей Платов и Николай Тараканчиков в январе сбили по такому разведчику. «Сценарий» был один: «юнкерсы», атакованные на высоте около 8000 метров, пикировали почти до земли, но истребители огнем пулеметов проводили их до столкновения с ней.

Однако высота и продолжительность последнего боевого вылета отца на МиГ-3, который он выполнил в начале января, кажутся странными:

7.01.43, МиГ-3. Патрулирование, 1 полет, 19 минут, высота 400 м.

Возможно, неисправность изношенного МиГа заставила прервать полет.

В конце января поверка техники пилотирования на «спарке»:

30.01.43, Як-7… Самостоятельный вылет на Як-1 разрешаю.

Вылетел на самолете Як-1 с оценкой «отлично».

Командир 34-го иап м-р Александров.

Здесь пример путаницы, допускавшейся в записях летной книжки — разрешение на самостоятельный вылет на Як-1 получено 30 января, а четыре тренировочных полета и боевой вылет на нем якобы выполнены накануне:

29.01.43, Як-1. На патрулирование, 1 полет, 38 минут, высота 7000 м.

Но это всего лишь штабные неувязки, а одна из эскадрилий полка в феврале была перевооружена на истребители Як-1, которые обладали хорошими летно-пилотажными качествами и были простыми в пилотировании. Поэтому летчики звена управления полка, в которое вошел отец, поскольку в январе стал помощником командира полка по воздушно-стрелковой службе,

тоже пересели на этот тип самолета.

В феврале всего 6 боевых вылетов, и в их числе новый вид боевого применения, когда летчик сам ищет себе цель для атаки:

11.02.43, Як-1. На охоту, 1 полет, 42 минуты.

В начале марта учебно-тренировочный вылет на МиГ-3:

2.03.43. МиГ-3. Мелкая поломка: при посадке по окончании пробега порывом ветра подуло под крыло. Самолет зацепился за землю, вследствие чего развернуло вправо, т. к. ветер был сильный, самолет перевернуло на спину. Экипаж невредим.

Решение командира: «*Виновен старший лейтенант Урвачёв Г. Н., не дождавшийся выкладки старта против ветра* ». Вывод: «*На летчика наложено взыскание 5 суток домашнего ареста* ».

В последующие дни марта восемь боевых вылетов на перехват противника, и в том числе:

11.03.43, Як-1. На перехват противника, 1 полет, 1 час 06 минут, высота 7000 м. Сбил Ю-88 северо-западнее Сычевки 30 км.

Этот воздушный бой был связан с чередой знаменательных событий.

100-я, 101-я и 102-я победы 34-го иап и летчик В. Ф. Коробов

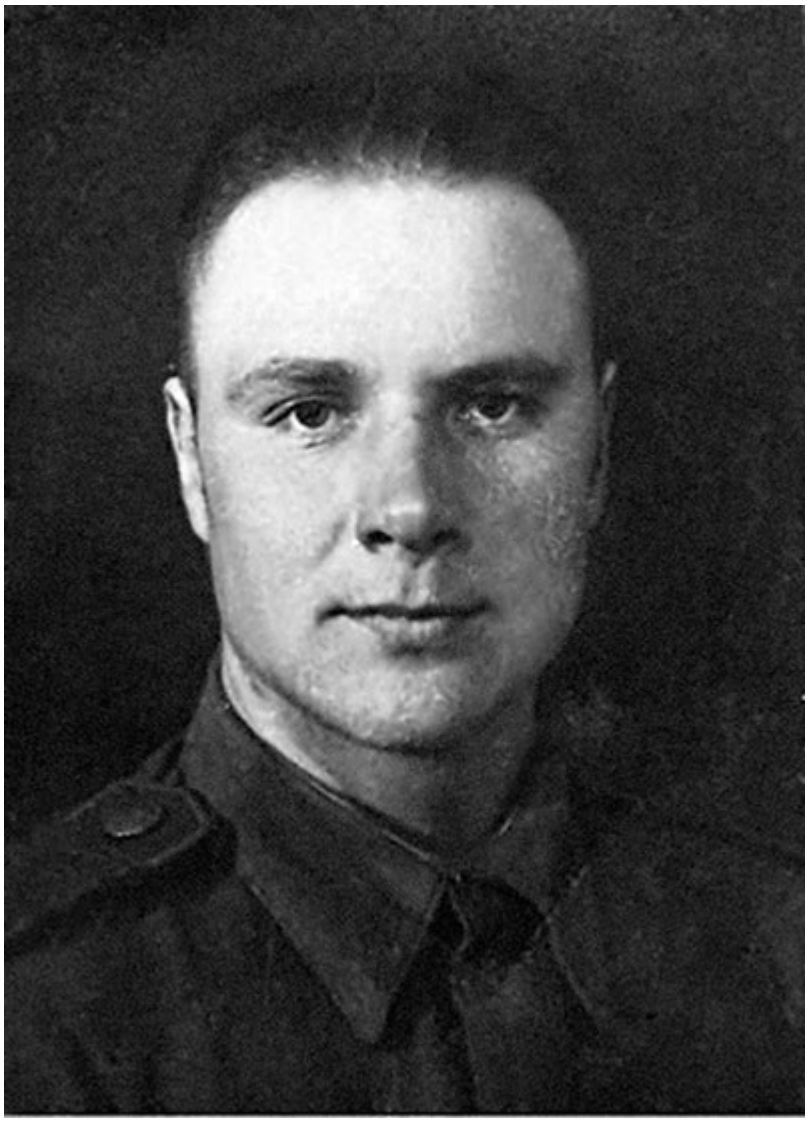
9 марта старший лейтенант Коробов в паре с сержантом Захаровым вылетели на перехват немецкого разведчика Ю-88, который уходил на запад, и начали преследовать его на высоте 7000 метров. Недалеко от линии фронта на встречном курсе появились вызванные, наверное, разведчиком на помощь два Ме-109, которые шли на высоте 4500 м, не заметили пару Коробова и проскочили дальше. «Юнкерс» был все еще далеко и, видимо, уже недосягаем для перехватчиков.

Поэтому Коробов, развернувшись на 180° и разогнавшись на пикировании, обрушился на ведомого летчика немецкой пары. Но тот не принял боя и сам, перейдя в пикирование, ушел к линии фронта. Коробов, используя запас скорости, атаковал ведущего, поймал его на выходе из боевого разворота, и после первой же очереди «мессер» перевернулся — видимо, летчик был убит, вспыхнул и, кувыркаясь, пошел к земле. Это была сотая победа на счету летчиков 34-го полка.

Через день в связи с этим в полку состоялся митинг. Выступавшие говорили: *«В этих победах заложен героизм летчиков — Александрова, Киселева, Тараканчикова, Платова, Коробова, Урвачёва, Белоусова и других, самоотверженная боевая работа авиамехаников и младших авиационных специалистов».* Во время митинга отец со старшим сержантом Гозиным по тревоге были подняты в воздух на перехват противника.

Они вскоре обнаружили Ю-88 на высоте 7000 метров. Их

атака со стороны солнца была настолько внезапной, что стрелок противника не успел сделать ни одного выстрела и был убит. После второй атаки у «юнкерса» загорелся левый мотор, и он пикированием перешел на бреющий полет. Здесь летчики продолжили атаки, в ходе которых Гозин в упор бил по кабине и моторам бомбардировщика. Вскоре разведчик потерял управление и рухнул — 101-я победа полка. Однако пока отец и Гозин вели бой, в воздух был поднят и Виктор Коробов, который вскоре доложил о 102-м самолете противника на счету полка — «Хейнкеле-111».



Летчик 34-го иап сержант Сергей Гозин

Более тридцати лет спустя, видимо, эти события упомянул в нашем разговоре на встрече ветеранов 34-го иап в г. Клин бывший

начальник штаба этого полка Александр Михайлович Фирсов, седовласый, спокойный и неторопливый человек: «Твой отец был профессор — с молодыми летчиками практические занятия проводил в бою. Однажды подняли его в паре с таким летчиком на перехват разведчика, и я их наводил. После первой атаки твой говорит ведомому:

— Видишь, в задней кабине ствол пулемета вверх торчит? Значит, стрелка я убил. Выходи вперед меня, бей по кабине с переходом на двигатель… ну вот — горит, пошли домой.

Понимаешь, твой отец сделал самое опасное — нейтрализовал заднего стрелка в «юнкерсе», который встречает атакующий истребитель огнем в упор. После этого мог добить «юнкерса» и записать его на свой счет. Однако он вывел вперед молодого, чтобы тот почувствовал себя победителем, приобрел уверенность в себе. Это очень важно, без этого боевого летчика не бывает».

Но известно, что на войне рядом с победой бывает неудача. В этот же день поднятый на перехват «юнкерса» Сергей Платов в первой же атаке был подбит его стрелком, не дотянул до аэродрома Алферово и произвел вынужденную посадку недалеко от него.

А Виктор Коробов через шесть дней после этого вновь встретился с Хе-111, которого атаковал сверху справа под ракурсом 2/4 и с дистанции 75 метров ударил по правому мотору и кабине летчика. Во второй атаке из такого же положения он подбил левый мотор, и самолет противника начал снижаться. Еще одна пулеметная очередь — и он рухнул на землю. Бой длился 4 минуты.

«Рассказы бывалых летчиков»

Надо сказать, что «преподавательскую» деятельность отец вскоре продолжил в многотиражке 6-го иак «За храбрость». В рубрике «Рассказы бывалых летчиков» появились его заметки: *«Мне не раз приходилось участвовать в воздушных сражениях… После боя я проверяю каждый свой шаг, делаю для себя необходимые выводы… это дает возможность успешно противопоставлять ухищрениям врага свою обоснованную и продуманную тактику»* . В этих словах узнаю отца — при всей горячности характера он всегда действовал обдуманно и никогда опрометчиво.

Далее он рассказал о своих боях, полагая, что это *«будет небезынтересно молодым пилотам»* . Вот короткое изложение этих рассказов под заголовками, использованными в газете.

1. Внезапность нападения. Видимо, это рассказ о его первой победе, когда ему пришлось атаковать из неудобного положения,

догоняя Ме-110 с набором высоты. Он воспользовался тем, что на этом самолете ограничен обзор вниз, и ему удалось нанести по нему внезапный удар. Немец резко перешел в пикирование, и отец преследовал его, готовясь обстрелять на выходе из пикирования, но это не потребовалось — «мессер» врезался в землю.

Отец делает вывод о *«необходимости достигать во что бы то ни стало внезапности первой атаки. Нередко внезапность может искупить тактическую невыгодность положения атакующего».*

2. Скованный противник. Отец с ведомым летчиком были подняты на перехват высотного разведчика Ю-88, атаковали его и одновременно с двух сторон с дистанции 300 метров открыли огонь. Чтобы сковать противника, они повторяли атаки, меняясь местами. То есть в то время, как один из них атаковал справа с выходом на левую сторону, другой — слева с выходом на правую сторону. «Юнкерсу» осталось одно — он переворотом вошел в крутое пикирование. «*Но мы не выпустили его из своих клещей и вогнали в землю»* , — заканчивает отец этот рассказ.

В газете Московской ПВО «Тревога» при анализе этого боя отмечалось, что атака противника парой с двух сторон — не новый тактический прием, но летчики при этом обычно атакуют поочередно, и противник имеет возможность отстреливаться то от одного, то от другого и свободно маневрировать по горизонтали. А Урвачёв с ведомым летчиком наносили удары одновременно, и немец был лишен возможности маневрировать, но для этого *«между атакующими должна быть четко отработана групповая слетанность»* .

О том, что этого достигнуть непросто, свидетельствует начальник штаба полка А. И. Фирсов, разбирая бой Коробова в паре с младшим лейтенантом Моисеевым. Летчики тоже попытались с двух сторон атаковать «юнкерс», который маневрами сорвал атаку, а Коробов потерял его и ведомого из виду. Моисеев продолжил атаку один, нарвался на огонь стрелка и вышел из боя. Опытнейший летчик Коробов, проявив настойчивость, все-таки вновь обнаружил противника и сбил его. Но А. М. Фирсов как недостаток отмечает в действиях летчиков то, что они *«не сумели осуществить замысел — атаковать противника с разных сторон»* .

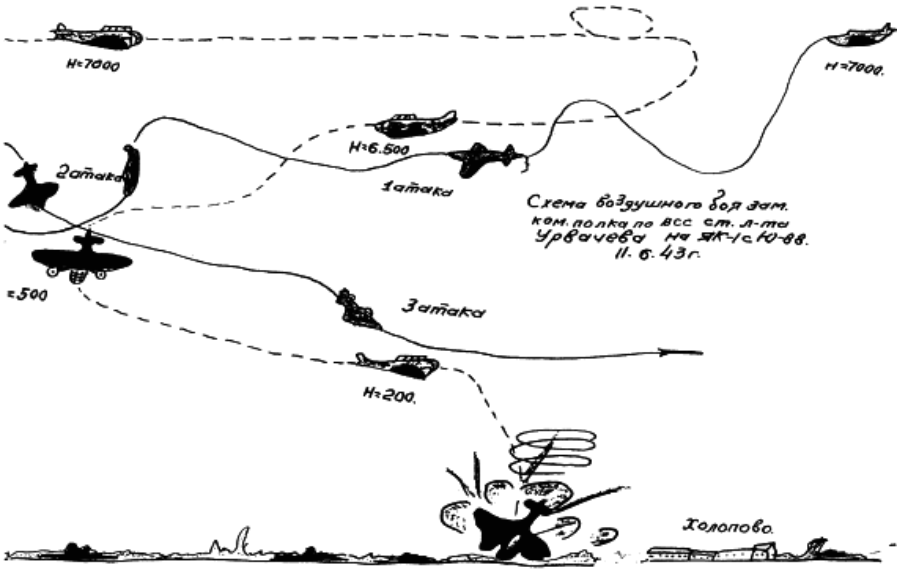


Схема воздушного боя 11.06.43 старшего лейтенанта Урвачёва на Як-1 с Ю-88 из Сборника описаний воздушных боев, проведенных частями 1-й ВИА на подступах к Москве в период июнь-октябрь 1943 года

3. Разгаданная хитрость. На высоте 6000 м отец обнаружил впереди себя Ю-88 и, стремясь быстрее сблизиться с ним, пикированием разогнал машину и на большой скорости горкой снизу — сзади с близкой дистанции открыл огонь по моторам «юнкерса». Немец переворотом перешел в пикирование и вышел из него с обратным курсом, надеясь, что атакующий истребитель проскочит и потеряет его. Отец понял это и вышел из пикирования *«с таким расчетом, чтобы убедить немца, будто его хитрость удалась».* Затем он внезапно произвел две атаки слева и справа под ракурсами 2/3 — «юнкерс» с высоты 200 м резко пошел вниз и упал на землю.

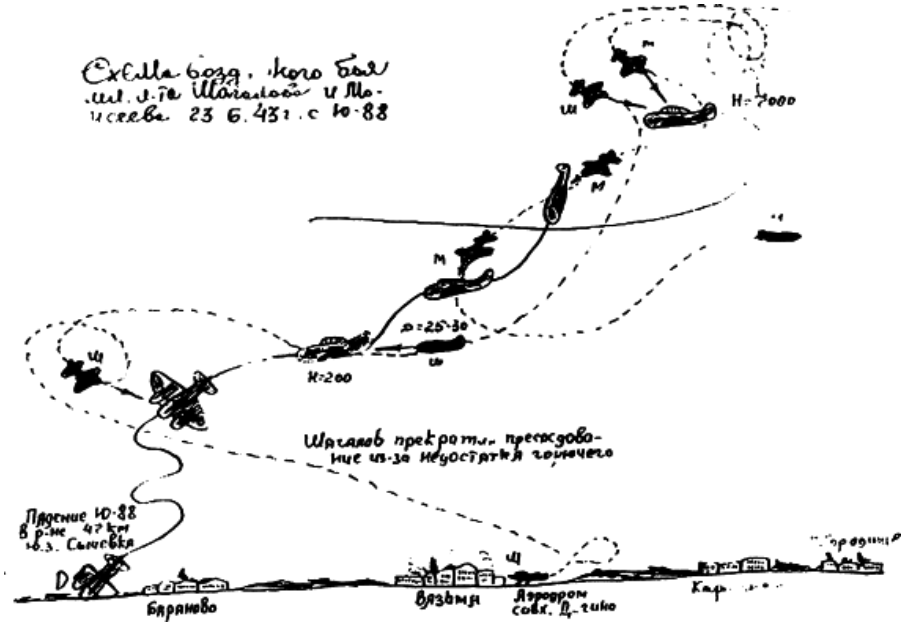


Схема воздушного боя 23.06.43 младших лейтенантов Шагалова и Моисеева с Ю-88 из Сборника описаний воздушных боев, проведенных частями 1-й ВИА на подступах к Москве в период июнь-октябрь 1943 года

Вывод: *«Мне удалось в этом бою выйти победителем благодаря тому, что я разгадал хитрость врага и ответил на нее своей хитростью».*

Менее чем через две недели эту «*хитрость* » применил в бою младший лейтенант А. И. Шагалов, поднятый в паре с ведущим летчиком младшим лейтенантом Н. И. Моисеевым на перехват Ю-88. Правда, поначалу молодым летчикам не удалось выполнить первый завет «бывалого летчика»: «*Внезапность первой атаки не достигнута* », как было отмечено штабом.

«Юнкерс» перешел в пикирование, и Николай Моисеев потерял его из виду. Немец снизился до самой земли и скольжением попытался выйти из боя. В донесении указывалось, что «*младший лейтенант Шагалов, имитируя потерю противника, отошел… и со стороны солнца на высоте 30 м* (!) *… атаковал Ю-88»* . Вывод штаба: «*Решение летчика Шагалова оторваться от противника и произвести атаку со стороны солнца правильное* ».

Надо сказать, что Николай Моисеев и Анатолий Шагалов только в 1942 г. окончили Черниговскую военную школу пилотов и пришли в 34-й иап летчиками-сержантами, что требует некоторых пояснений.

Летчики-сержанты 34-го иап

В начале мая на аэродроме Клин произошла нелепая трагедия. Летчик-сержант из 736-го иап 6-го корпуса зашел на

посадку, как говорят летчики, с «недомазом», ударил винтом и шасси своего самолета находившийся на стоянке самолетов 34-го полка МиГ-3 и убил работавших там механика самолета и моториста. Очевидно, что явной причиной этого была недостаточная летная подготовка молодого пилота. Как следует из материалов, в 34-м иап также были связанные с этим проблемы.

Известно, что в соответствии с приказом Наркома обороны СССР по вопросу о порядке прохождения службы младшим и средним начальствующим составом ВВС РККА с декабря 1940 г. до января 1943 г. выпускникам летных школ и училищ присваивалось звание сержанта. В 1941–1942 гг. в состав 34-го иап было направлено не менее 30 таких выпускников-сержантов. При этом следует иметь в виду, что по предвоенным штатам в полку числилось 65 летчиков, а во время войны — 32. Правда, к весне 1942 г. в строю оставалось 22 летчика, включая командира полка и его заместителя.

Летчики 34-го иап сержанты А. Перевера, С. Гозин, С. Слесарчук

Возможно, в связи со значительным количеством молодых летчиков-сержантов, а также начавшейся войной в полку не смогли уделить необходимое внимание вводу их в строй. Положение осложнялось тем, что они по прибытии приступали к полетам на УТИ-4 и освоению устаревших И-16, а потом переучивались на МиГ-3. Можно предположить, что осенью — зимой 1941–1942 гг. они практически были лишены боевой и летной практики, а сели в кабины боевых истребителей только в 1942 году.

Поначалу они получали сравнительно нетрудные и «безопасные» боевые задания, вроде патрулирования над своим аэродромом. Затем в качестве ведомых у наиболее опытных летчиков полка стали участвовать в воздушных боях, а в 1943 г. из состава летчиков-сержантов Петухова, Шагалова, Ионцева, Гозина, Захарова, Моисеева, Шишлова и некоторых других начали формироваться боевые пары. Однако до того Книга летных происшествий пополнилась многочисленными записями о «подвигах» молодых летчиков — поломках, авариях, разбитых и поврежденных ими самолетах, с пометками: «*Арестован на 5 суток* », «*Отдан товарищескому суду чести* » или просто: «*Наложено взыскание* ».

Но были и более тяжелые последствия недостаточного опыта. В октябре 1941 г. выпускник того года сержант И. И. Водопьянов после патрулирования над аэродромом Суково не проявил должной осмотрительности и при заходе на посадку «проморгал» атаку трех Ме-110. Его самолет был подожжен, а Ивану пришлось приземляться на своем аэродроме уже на парашюте.

В сентябре 1942 г. старший сержант А. М. Трушин также взлетел для патрулирования над аэродромом, но Александр не обратил внимания на то, что бензиновым краном включен не основной, а резервный бак горючего. Через 28 минут полета двигатель неожиданно для него остановился. Как следует из Журнала боевых действий: «*Трушин перевел самолет на планирование, сам растерялся. Увлеченный поиском причины отказа мотора на приборной доске, не заметил приближения земли и с углом 25–30° врезался в землю* ».

Тем не менее летчики-сержанты, набираясь опыта, внесли свой вклад в боевую работу полка. Иван Елисеев, Сергей Гозин, Николай Моисеев, Григорий Федосеев, Анатолий Шагалов, Василий Петухов и Лев Пономарев одержали победы в воздушных боях, а Юрий Максимов и Тимофей Белоусов таранили самолеты противника.

Они заменили опытных пилотов 34-го иап, не только погибших, но и переведенных в 1942–1943 гг. в другие истребительные полки, как, например, Михаила Найденко, Юрия Сельдякова, Сергея Байкова и Сергея Платова.

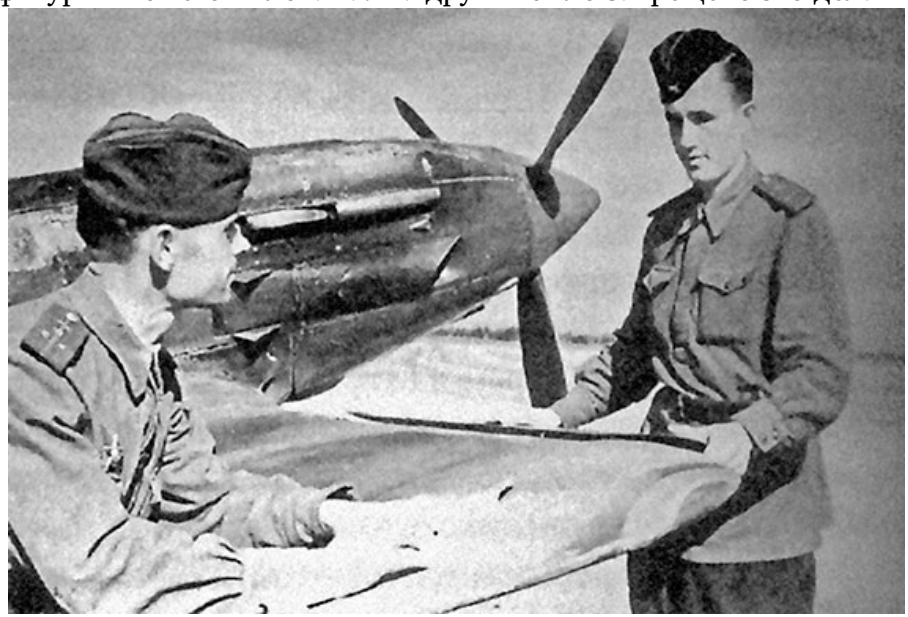
* * *

В одной из книг по истории МиГ-3 помещена фотография этого истребителя с подписью: *«Последний из могикан». Летчики 34-го иап у МиГа в 1943 г.»* . На одном из таких «могикан» отец

последний раз в летной жизни вылетел на МиГ-3, выполняя учебно-тренировочное задание:

7.05.43. МиГ-3. КБП-43ТС, упр. 25, 26, 27, Клин — Алферово, 1 полет, 20 минут.

Тогда же по приказу командира полка специальная комиссия осмотрела все 15 самолетов МиГ-3, остававшиеся в полку, и пришла к выводу, что только на четырех из них можно выполнять фигуры высшего пилотажа. На других было запрещено это делать.



«Последний из могикан». Летчики 34-го иап у МиГа в 1943 г.

Летом 1943 г. работы у пилотов 34-го иап было немного

Боевой вылет в мае только один:

12.05.43, Як-1. На перехват противника, 1 полет, 1 час 19 минут, 7000 метров.

В упомянутой книге есть также фотография, на которой изображена политинформация у самолета МиГ-3 с подписью: *«Летом 1943 г. работы у пилотов 34-го иап было немного».* Но когда боевой работы немного, партийно-политической — через край. Тем не менее в июне 4 боевых вылета на патрулирование над аэродромом и на перехват высотных разведчиков:

11.06.43, Як-1. Перехват противника, 1 полет, 1 час 11 минут. Сбил самолет противника Ю-88, 6500 м.

В тот день отец выполнял один из множества перелетов между Клином и Алферово. По радио он получил сообщение, что в воздухе находится противник, на которого его навели.

Видимо, описание этого боя приводится в сохранившейся вырезке из газеты «За храбрость» с короткой заметкой: *«Рано утром посты ВНОС обнаружили в районе П. вражеский самолет. Это был фашистский разведчик. На перехват его вылетел старший лейтенант Урвачёв. Летчика все время наводили на противника с земли. Встреча с разведчиком произошла на высоте 6500 метров. Трех атак советского летчика было достаточно, чтобы завершить бой победой истребителя. В этом сражении старший лейтенант Урвачёв увеличил свой счет сбитых фашистских самолетов до 11».*

В Журнале боевых действий сделан вывод: «*Атака была тактически грамотной, стремительной, огонь прицельный, что привело к быстрому завершению воздушного боя и малому расходу боеприпасов* ».

Под упомянутой заметкой в газетной вырезке подверстана еще одна заметка: *«В этот же день младшие лейтенанты Петухов и Гозин на высоте 7000 метров были наведены на «Юнкерс-88». После преследования и нескольких атак самолет противника был сбит лейтенантом Петуховым».*

Сергей Гозин в этом вылете погиб. После первой атаки летчиков «юнкерс» перешел в крутое пикирование, а у Петухова сорвало фонарь самолета, и от удара его осколком по голове пилот потерял сознание. Сергей, догнав «юнкерс», произвел ряд атак, а затем, согласно донесению, *«находясь рядом с противником, перевернулся, и с работающим двигателем без попытки выброситься с парашютом в районе деревни Никольское… врезался в землю…Самолет сгорел вместе с телом погибшего»* .

Между вылетами. Г. Н. Урвачёв справа

Петухов, придя в себя, якобы обнаружил рядом на параллельном курсе горящий «юнкерс», атаковал его и добил. Хотя в донесении указано, что «*причина гибели младшего лейтенанта Гозина не установлена* », можно предположить, что он поджег «юнкерс», но был убит его стрелком. Позже командир полка в приказе отметил, что слабостью в боевой работе являются «*недостаточная слетанность и взаимная выручка в бою, в результате чего погиб младший лейтенант Гозин, ведущий которого младший лейтенант Петухов не видел своего ведомого на протяжении всего боя* ».

Мне кажется, отец не мог простить случившегося Петухову. Дело в том, что, по его словам, Сергей был у него одним из двух ведомых, которые погибли при вылетах в паре с другими летчиками. Он сам не потерял на войне ни одного ведомого. Об этом мне в 1997 г. в день похорон отца сказал один из летчиков Летно-испытательной станции вертолетного завода, где он работал. Я спросил:

— Откуда это Вам известно?

— Среди летчиков такие вещи твердо знают, долго помнят и ценят больше, чем сбитые самолеты противника.

Надо сказать, что за месяц до гибели Гозин, также вылетев ведомым летчиком с Петуховым, первым обнаружил и атаковал Ю-88. Противник скрылся в облаках, но Гозин, проявив настойчивость, нашел его и лобовой атакой сбил. В Журнале боевых действий полка отмечено: «*Бой велся в сложных*

метеоусловиях и только удачная атака Гозина возымела успех ». Петухов в это время покружил над облаками и вернулся на аэродром.

21 июня 6-й истребительный авиакорпус был преобразован в 1-ю воздушную истребительную армию ПВО в составе 317-й иад, в которую вошел 34-й иап, а также 318-й и 319-й истребительных авиадивизий. Командующим армией был назначен генерал-майор А. В. Борман — этнический немец, до этого командовавший истребительной авиадивизией на Северо-Кавказском фронте.

В июле — 37 полетов: по маршруту Клин — Алферово, инструкторские и другие полеты, среди которых:

12.07.43, Як-1. Сбитие аэростата, 1 полет, 40 минут, 1700 метров.

Привязные аэростаты использовались в ПВО как препятствие для самолетов противника на высоте 2–3 тыс. метров. Но случалось, что и наши летчики сталкивались с ними. Так, в августе 1941 г. летчик 34-го иап младший лейтенант В. К. Фокин в ночном вылете увлекся атакой самолета противника и врезался в заградительный трос аэростата. Владимир, выброшенный из самолета, благополучно приземлился на парашюте в районе станции Царицыно.

Поэтому, если иногда аэростат срывался с привязи, летчики-истребители получали задание сбить его, которое они выполняли с удовольствием: хорошая тренировка и даже развлечение, но главное — из серебристой прорезиненной оболочки аэростата можно было сшить шикарные плащи.

Отец иногда вспоминал связанную с этим историю: «У нас один такой соискатель плаща долго ждал счастливого случая и надоедал всем: «Не видел ли кто-нибудь сорвавшийся аэростат?» Наконец случай представился, и он, упросив командира полка, вылетел «на сбитие аэростата». Вернулся он с пустыми патронными ящиками и злой: «Заколдованный попался! Улетел, гад!» В тот же вечер в летной столовой я оказался за столом с тремя незнакомыми летчиками странного вида — пожилыми и даже седыми, но с погонами старших лейтенантов, которые раздраженно обратились ко мне:

— Наверное, ты из «таких-растаких» пилотов Як-1?

— Да, а вы-то из «каких-этаких»?

Оказалось, что это штатские воздухоплаватели, призванные в ВВС, чтобы летать для какой-то надобности на дирижаблях и аэростатах. По их словам, днем они мирно проплывали на аэростате невдалеке, и на них напал Як-1 с нашего аэродрома. Несмотря на отчаянные сигналы: «Здесь люди! Свои!!!», он произвел несколько заходов, поливая их огнем.

— К нашему счастью, этот летчик оказался не ахти каким истребителем. Видно, расстрелял весь боезапас, а мы отделались только несколькими пулевыми дырками в оболочке. Все равно до своей площадки не дотянули и сели здесь неподалеку. Так это был не ты?

После моих заверений, что если бы они попались мне, то так бы легко не отделались, мы дружески выпили каждый свои сто грамм и мирно поужинали».

В конце июня первый вылет на новом типе самолета:

31.07.43, Як-9. Химки — Клин, 1 полет, 15 минут .

Наиболее массовый фронтовой истребитель Як-9 был простой и надежный, легкий в управлении, с высокими летными данными и мощным вооружением: одна пушка 20 мм и два пулемета 12,7 миллиметра.

Летом 1943 г. небольшой серией был выпущен высотный вариант этого истребителя — Як-9ПД. Пять самолетов этой модификации поступили в 12-й гвардейский истребительный авиаполк, с которым в октябре 1941 г. тесно взаимодействовали летчики 34-го иап, и вскоре эти самолеты сыграли важную роль в борьбе Московской ПВО с высотными самолетами-разведчиками.

Дело в том, что немецкая авиация стала использовать самолеты-разведчики, которые выполняли полеты на Москву выше потолка наших перехватчиков. В боевых документах 34-го полка эти самолеты обозначались как Хе-111 и Хе-177, хотя с учетом современных данных можно предположить, что это были специальные высотные самолеты-разведчики «Юнкерс-86 Р».

Истребитель Як-9

О том, как происходили попытки летчиков полка перехватить такие самолеты, свидетельствуют события 6 июня, когда для этого с аэродромов Клин и Алферово были подняты две пары истребителей. Противник шел с набором высоты от 11 500 до 12 500 метров, а летчики Шишлов, Букварев, Ионцев и Шагалов

преследовали его на протяжении 100 км на предельных для их самолетов высотах до 11 200 метров, где они были уже неустойчивыми и трудно управляемыми в полете.

Младший лейтенант А. И. Ионцев, разогнавшись, с кабрирования, задрав нос самолета, открыл огонь, но тотчас свалился в штопор. Выйдя из него, он кое-как набрал высоту 11 400 м и попытался таранить разведчик, но его стрелок поджег самолет Афанасия, который вынужден был спасаться на парашюте. От динамического удара и кислородного голодания он потерял сознание и только утром следующего дня пришел в себя, а местные жители, подобравшие его, доставили во фронтовой госпиталь.

Летом 1943 г. это была самая высотная атака перехватчика. Штаб полка из этого боя сделал вывод: «*Для достижения большой высоты необходимо иметь облегченный самолет, обычный МиГ-3 высоты больше 11 400 м не набирает, но имеет преимущество в скорости. Действия летчика решительные, при попытке тарана был подожжен противником* ».

Боевая работа на больших высотах требовала от пилотов не только специальной подготовки в пилотировании и ведении огня, но и высотной выносливости, которую они тренировали в барокамере. И тем не менее старшина А. Г. Соловьев, например, в боевом вылете на высоте 7800 метров при нормальной работе бортового кислородного питания потерял сознание. Придя в себя, успел вывести самолет из пикирования, но из-за плохого самочувствия не смог восстановить ориентировку и совершил вынужденную посадку «на живот».

Возвращаясь к проблеме разведчиков Ю-86 Р, надо сказать, что, встретив на предельных высотах перехватчики Як-9ПД, они, не доводя дело до боевого столкновения с ними, в небе Москвы больше не появлялись. Другие самолеты противника летчики ПВО встречали на дальних подступах к Москве.

Так, 4 августа Николай Моисеев и Анатолий Шагалов были наведены на Ю-88 в 40 км к юго-западу от Сычевки. Летчики применили тактику, использовавшуюся отцом и Гозиным, — взяли противника «в клещи», атакуя его одновременно с двух сторон с переходом на противоположные стороны. Однако вновь «*внезапность атак летчиками не была достигнута* », и стрелки «юнкерса» не подпускали перехватчиков близко.

Летчик 34-го иап сержант А. И. Шагалов

Поэтому, видимо, их атаки были не эффективными, так как начинались с 500–400 м с выходом из них на дистанции 200–100 м, с которой другие летчики полка обычно, наоборот, шли в атаку. «Юнкерс», снизившись пикированием до бреющего полета, маневрировал, не давая вести по нему прицельный огонь. Как следует из приказа по 34-му иап: «*По израсходованию боеприпасов, при попытке тарана на высоте 3–5 м младший лейтенант Шагалов врезался в землю и погиб* ». Самолет Анатолия разбился в районе с. Андреевское.

Немецкие самолеты-разведчики уже опасались подходить не только к Москве, но и к зонам, прикрытым выдвинувшимися на запад перехватчиками ПВО. В Дневнике полка отмечается: «*Разведчики противника, идущие на больших высотах, до*

ответственного сектора полка не доходили. При вылете наших истребителей… для перехвата самолетов противника, последние уходили с курсом 240–270° (т. е. на запад)». В донесениях штаба полка раз за разом указывалось: «*При боевых вылетах встреч с противником не было* ».

Отец тоже поднимался навстречу «осторожным» немецким разведчикам:

24.08.43, Як-9. Перехват противника Гжатск — Вязьма — Сычевка — Ржев-Торжок — Волоколамск, 1 полет — 2 посадки, 1 час 20 минут, высота 8000 метров;

24.08.43, Як-9. Перехват противника Волоколамск — Ржев — Оленино — Волоколамск, 1 полет, 57 минут, высота 7000 метров.

Видимо, он вынужден был почти три часа вести эту игру в кошки-мышки, перекрывая разведчику противника путь на Москву. Однако этого мало, судя по летной книжке, в тот же день у него еще три вылета: учения по взаимодействию со световыми прожекторными полями, облет самолета и по маршруту Клин — Алферово. А через неделю в летной книжке запись о награде:

1.09.43 г. За проявленное мужество и отвагу в борьбе с немецкими захватчиками Орден Отечественной войны 1 степени. Приказ войскам ЗФ (Западного фронта) *от 1.9.43.*

О представлении к государственной награде, летчиках Н. Ф. Баланове и А. В. Бормане

Командир 34-го иап подполковник Н. А. Александров в представлении отца к награде делает заключение, что он «*Советский АСС* », и пишет: «*За уничтожение 11 самолетов противника, организацию боевой работы и подготовку молодого летного состава достоин правительственной награды ордена «Отечественной Войны I степени* ». Представление пошло «наверх» по инстанциям, между которыми неожиданно возникла полемика.

Командир 317-й иад Герой Советского Союза полковник Н. Ф. Баланов счел нужным понизить степень награды, предложенной командиром полка: «*Достоин представления к правительственной награде орден «Отечественной войны II степени* ». Командующий 1-й воздушной истребительной армией ПВО генерал-майор авиации Борман, наоборот, — повысить: «*Достоин правительственной награды орден «Красное Знамя* ». Итог подвел старший по должности — командующий ВВС Западного фронта ПВО генерал-майор авиации (подпись витиеватая, но неразборчивая): «*Заслуживает награждения орденом Отечественной войны I степени* ».

Возможно, позиции двух участников полемики объясняют их боевые биографии. Н. Ф. Баланов в Испании сбил три самолета противника, был тяжело ранен и в 1937 г. награжден орденом

Красного Знамени и удостоен звания Героя Советского Союза. В 1941–1945 гг. командовал авиасоединениями на Кавказе и даже иной раз лично вылетал на боевые задания. Однако за время войны был награжден только медалями «За оборону Кавказа» и «За боевые заслуги», возможно, за выслугу лет — 10 лет в Красной Армии. То есть по-настоящему боевых наград в этой войне у него не было.

А. В. Борман до прибытия в 1-ю воздушную истребительную армию командовал 216-й иад, ставшей знаменитой 9-й гвардейской авиационной дивизией. В ней были воспитаны трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин, четыре летчика, которые были удостоены этого звания дважды, и 39 Героев Советского Союза. Видимо, А. В. Борман привык к более «щедрым» наградам летчиков-истребителей, чем в ПВО Москвы. Он сам был награжден двумя орденами Ленина, тремя — Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени и Красной Звезды.

Тогда же, в сентябре, партийная комиссия 317-й иад вручила отцу билет члена ВКП(б). Представляется, что для него это не было формальным или, тем более, конъюктурным актом, а отражало его мировоззрение и жизненную позицию. Да и кандидатом в члены ВКП(б) он стал в апреле 1942 г., когда особо предусмотрительные ловкачи, как и полвека спустя, предпочитали держаться подальше от компартии.

* * *

В сентябре — декабре облет самолетов, перелеты из Клина в Тушино, Павлово, Алферово, летно-тактические учения, облет световых полей прожекторов. Среди этих полетов:

29.09.43, У-2. Розыск самолета, 1 полет, 1 час 19 минут, высота 200 м.

Наверное, это связано с катастрофой, в которой 24 сентября погиб летчик полка младший лейтенант В. Т. Микушин. При выполнении учебного задания в крутом вираже на его самолете Як-1 обломилась правая плоскость по фюзеляжу и отвалилась. Василий погиб мгновенно, и неуправляемый самолет врезался в землю вместе с ним. Однако и отец вскоре попал в переплет, но без трагических последствий. После одного перелета из Клина в Рязань обратный полет в Клин закончился не начавшись:

11.11.43, У-2. Перелет Клин — Рязань, 1 полет, 2 часа 35 минут,

12.11.43, У-2. Поломка: При взлете с площадки Борки после

отрыва от земли мотор сбавил обороты до 1300–1400. Самолет начал проваливаться. Ввиду отсутствия Н и скорости (V60— 70 км/час, Н = 1,5–2 м) разворот произвести было нельзя. Самолет зацепился шасси за изгородь дома, а правой нижней плоскостью — за крышу дома и развернулся на 90°. Экипаж невредим.

По словам отца, в этом летном происшествии больше всех пострадала корова хозяев дома, на который упал его самолет. От пережитого стресса она перестала давать молоко.

В конце года в полк поступили 10 самолетов нового типа:

23.12.43, Р-39. По кругу, 2 полета, 19 минут, высота 400 метров.

23.12.43. Вылетел самостоятельно на самолете Р-39 (аэрокобра) с оценкой «отлично». Командир 34 иап Александров.

Этими самолетами была оснащена одна из эскадрилий полка, а отец выполнил на «Аэрокобре» 11 полетов с общим налетом около трех часов.

Истребитель Белл П-39 «Аэрокобра» производился в США и поставлялся в СССР по ленд-лизу с ноября 1942 года. Самолет оригинальной компоновки с двигателем за спиной летчика, носовым колесом шасси и с автомобильной дверцей кабины, открывающейся вбок. В армии США «Аэрокобры», якобы из-за низких летных характеристик, нашли ограниченное применение в основном в качестве штурмовиков.

Однако в СССР самолеты этого типа успешно применялись летчиками-истребителями, которые использовали их сильные стороны: высокие скорость и маневренность на малых и средних высотах, а также мощное пулеметно-пушечное вооружение. Так, на этих самолетах с января 1943 г. и до конца войны летал трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин и его 9-я гвардейская истребительная авиадивизия. Это, видимо, подтверждает известные в авиации истины, что из самолетов различных типов лучший тот, в котором лучше пилот, и что воюют не самолеты, а летчики.

В декабре в соответствии с приказом по 1-й воздушной истребительной армии ПВО в 34-м иап для борьбы с разведчиками противника были назначены четыре пары перехватчиков (охотников). Среди них самой звездной (по количеству звезд на погонах и бортах самолетов) была боевая пара в составе двух капитанов — Киселева (ведущий) и Урвачёва (ведомый).

Ведущими других пар были однокашники отца по школе летчиков старшие лейтенанты Пантелеев и Тараканчиков, а также лейтенант Зуйков. Ведомыми — вчерашние летчики-сержанты,

ставшие к тому времени младшими лейтенантами, Шишлов, Коптилкин и Ионцев. Было приказано выделить охотникам лучшие самолеты, оснастив их новейшими приемопередатчиками, приборами «Я свой самолет», авиагоризонтами и радиополукомпасами.

В конце первого тома летной книжки находится:

Лист сбитых самолетов противника в Отечественной войне

№ п/п	Дата	Вид боя	Район боя и тип сбитого самолета противника	Подтверждение
1.	05.10.41	Одиночный	В районе г. Ржева сбил Ме-110	Посты ВНОС
2.	24.10.41	Одиночный	В районе Тучково сбил Ме-109	Посты ВНОС
3.	27.10.41	Звеном	В районе Дорохово сбил Хе-111	Опер. Св. 6-го иак № 01060
4.	14.11.41	Одиночный	В районе Подольска сбил Ме-110	Посты ВНОС
5.	19.02.42	Звеном	В районе Батюшково сбил Ю-88	Лейтенант Байков
6.	23.02.42	В паре	В районе Некрасово сбил Ме-110	Оперативная сводка 6-го иак
7.	28.02.42	Групповой	В районе Русиново сбил Хе-111	Оперативная сводка 6-го иак
8.	09.03.42	Групповой	В районе Добрая Рупасово сбил бомбардировщик	Штаб 6-го иак
9.	19.03.42	Групповой	В районе ст. Уваровка сбил Ме-110	
10.	10.03.43	В паре	В районе Сычевка сбил Ю-88	Наземн. войска и жители
11.	11.06.43	Одиночный	В районе Холопово (25 км южнее Юж.-Болт) сбил самолет противника Ю-88	Наземн. войска и посты ВНОС

Всего сбито в одиночных воздушных боях — 4, в групповых — 7.

Начальник штаба 34-го иап майор Фирсов.

Это так называемые «подтвержденные победы», то есть зафиксированные в официальных документах. В уникальном справочнике «Советские асы. 1941–1945. Победы сталинских соколов», основанном на результатах многолетней работы в военных архивах, отмечается: *«Подтвержденные победы» по множеству причин в ряде случаев, если не в большинстве, — это совсем не одно и то же, что реально сбитые самолеты противника».*

О боевых счетах советских и немецких летчиков-истребителей

В конце 80-х годов неофиты-«историки» из числа журналистов и людей «свободных» профессий стали широко публиковать сведения о том, что десятки немецких асов, которых, кстати, сами немцы называли «экспертами», имели на своем счету по 200–300 сбитых самолетов противника.

Эти публикации задевают профессиональную честь и достоинство отца и его друзей-однополчан как летчиков-истребителей, представляя их победы ничтожными по сравнению с «достижениями» экспертов люфтваффе. Поэтому тиражируемые отечественными средствами массовой информации сведения об их «победах» требуют подробного разбора по существу, с учетом реальных обстоятельств и объективных данных.

Следует сказать, что авиационное сообщество до сих пор признает установленный еще в Первую мировую войну критерий отнесения летчика к асам, который американский исследователь М. Спик формулирует так: *«По определению, асом считается летчик-истребитель, уничтоживший в воздушных боях не менее пяти вражеских самолетов. Этого, на первый взгляд, скромного результата удавалось добиться едва ли одному из двадцати пилотов. Менее половины из асов сумели удвоить требуемую цифру».*

В Советском Союзе эти неформальные критерии были фактически признаны официально: в соответствии со статутом ордена Красного Знамени к награждению им представлялись летчики-истребители, сбившие лично 5 самолетов противника. За 10–15 сбитых самолетов летчики представлялись к званию Героя Советского Союза. Самый результативный летчик ВВС РККА, трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб, имел на своем счету 62 самолета противника, и еще 6 советских пилотов одержали 50 и более побед. Наиболее выдающиеся летчики-истребители Великобритании и США сбили от 20 до 40 самолетов

противника.

С учетом сказанного 352 победы лучшего эксперта люфтваффе Эриха Хартмана, а также 250 и более побед на счету еще у 10 немецких пилотов не имеют никакого рационального объяснения, кроме заявления Адольфа Гитлера: *«Искусство боев в воздухе истинно германская привилегия. Славяне никогда не смогут им овладеть».* Предполагаю, что количество «побед» летчиков люфтваффе не объяснялось этими откровениями фюрера, а подгонялось под них немецкими штабистами и пропагандистами.

На мой вопрос отцу об этих фантастических немецких результатах и как он к ним относится, ответ был коротким: «Об этих результатах в первый раз слышу, но о том, что среди немцев было много очень сильных пилотов, мне не надо было читать, я это узнал в боях с ними. А официальные результаты зависят от того, как сбивать и как считать. Мне записанных в летной книжке 11 сбитых самолетов хватает «выше крыши», хотя на самом деле я сбил точно не менее 14, если не больше».

Множество опубликованных специалистами материалов по этому вопросу свидетельствуют, что он был абсолютно прав и точен в ответе. Так, методика учета результатов боевой работы летчиков-истребителей в ВВС РККА и в люфтваффе (то есть «как считать», по словам отца) была различной. Достаточно сказать, что даже объекты счета были разные. На боевом счету советских летчиков учитывались «сбитые» самолеты противника — рухнувшие на землю в результате атаки. А немецким летчикам засчитывались «победы» — атаки, в которых они открывали огонь и попадали в противника.

В связи с этим экипаж первого сбитого отцом самолета, если бы не погиб, мог записать на свой счет «победу», так как успел всадить пулеметную очередь в отцовский МиГ. Поэтому, если оценивать результаты этого боя не по существу, а по методикам ВВС РККА и люфтваффе, он закончился вничью, так как и экипаж Ме-110 одержал «победу», и отец «сбил» самолет противника.

Было много других штабных и пропагандистских уловок, чтобы «накручивать» боевые счета немецких экспертов. Так, все победы, одержанные в групповом воздушном бою, в люфтваффе записывались на личный счет ведущего группы. В ВВС РККА велся раздельный учет сбитых самолетов противника лично и в группе, и есть много свидетельств, что ведущие летчики нередко записывали лично сбитые ими самолеты противника на счет ведомых, отмечая их вклад в общую победу.

Результаты экспертов люфтваффе заинтересовали Заслуженного летчика-испытателя СССР, Героя Советского Союза

А. А. Щербакова, который, начав, как уже отмечалось, службу в 1943 г. в 12-м гвардейском иап Московской ПВО, затем воевал в 176-м гвардейском полку. Он вспоминал, что весной 1945 г. в газете люфтваффе, подобранной на покинутом немцами аэродроме, нашел заметку, «*из которой следовало, что майор Эрих Хартман сбил 303 самолета противника. Эта цифра как мне, так и моим старшим товарищам, которые знали немецких летчиков-истребителей не по печати, а по жестоким боям, показалась совершенно невероятной. С тех пор я собирал материалы на эту тему — отечественные, немецкие, английские и американские*» .

Изучив эти материалы, он пришел к выводу, что цифры побед немецких летчиков разошлись по всему миру из книг американских авторов Толливера и Констебля. А. А. Щербаков отмечает, что *«книги эти изобилуют грубыми ошибками и выдумками, говорящими о полном незнании авторами условий и реалий советско-германского фронта. На них лежит печать холодной войны. Источник этих книг очень сомнительный».* Кстати, из этих материалов *«выяснилось, что Хартман и Покрышкин воевали в одних местах и даже встречались в воздухе… Хартман очень высоко отзывался о Покрышкине и сказал, что дважды уклонился от боя с ним».*

Вместе с тем А. А. Щербаков пишет: *«Отрицая явно завышенное число побед немецких асов, я не подвергаю сомнению их профессиональное мастерство и их боевой дух».* Отец, рассказывая о воздушных боях под Москвой, тоже считал: *«Мы столкнулись с сильным, жестоким и неглупым врагом. Но побеждали, несмотря на численное его превосходство».*

Ме-109 G2 со знаком «Grünherz» на борту

Документальное изучение реальных воздушных боев

советских летчиков с экспертами люфтваффе, якобы имевшими на своем счету десятки и сотни «побед», дает объективную оценку соотношения их сил. Это убедительно показывает основанное на советских и немецких документах исследование, посвященное истории немецкой истребительной эскадры JG54 «Grünherz» («Зеленое сердце» — герб Тюрингии). Эта эскадра *«признана немецкими историками лучшей из всех соединений люфтваффе. «Grünherz» известна низким уровнем потерь в воздушных боях II Мировой войны»* . Вместе с тем в 1941–1945 гг., при штатной численности 112 человек летного состава, она потеряла в воздушных боях с советскими летчиками 416 пилотов, из которых 63 имели на счету более 30 побед, а 24 из них — больше, чем у лучшего советского аса И. Н. Кожедуба.

Герой Советского Союза (23.10.42) В. Ф. Голубев

Пилотам «Grünherz» противостояли летчики Балтийского флота и Ленинградского фронта. Один самый результативный из них был Герой Советского Союза подполковник В. Ф. Голубев, который сбил 19 самолетов лично и 20 — в групповых воздушных боях. В числе сбитых им пилотов эскадры «Grünherz» были Г. Лооз (92 победы), Х. Бартлинг (67 побед), Х. фон Бюлов (61 победа) и А. Детке (33 победы). Своеобразный квалификационный воздушный бой провел 7 октября 1942 г. у озера Ильмень летчик 283-го иап младший лейтенант Зайцев. В двадцатиминутном

поединке он вымотал и сбил командира штаффеля (эскадрильи) из «Grünherz» Йоахима Ванделя, на счету которого к тому времени было 75 побед. Зайцев в этом бою сбил свой первый самолет противника, счет которых он в последующем довел до двенадцати. Описание этого боя сопровождается фотографией с подписью: «*Штаффелькапитан 5/JG54 обер-лейтенант Вандель (в центре) с пилотами своего штаффеля. До конца войны не доживет никто».*

Штаффелькапитан 5/JG 54 обер-лейтенант Вандель *(в центре)* с пилотами своего штаффеля. До конца войны не доживет никто

Разница в результативности летчиков-истребителей люфтваффе и ВВС РККА объяснялась также различием в их тактике (в ответе отца: «как сбивать»). У советских асов она была нацелена на общую победу, у экспертов люфтваффе — на их личный результат. Они вылетали в основном на «свободную охоту» и искали отставшие от строя и другие одиночные или поврежденные самолеты, зазевавшихся или раненых летчиков. При этом, пишет отец, *«немецкие истребители избегали боя, если не имели численного превосходства, нападали внезапно, используя облака, солнце, и уходили, не ввязываясь в бой».*

Как свидетельствует летная книжка, у отца за войну было только 3 вылета «*на охоту* » и сотни — по боевым заданиям, при которых необходимо избегать встречи с противником — при вылетах на штурмовку, разведку, или не ввязываться с ним в бой, а стараться его отогнать — при сопровождении ударных самолетов, прикрытии войск и объектов.

Закрывают тему «рекордных» достижений экспертов люфтваффе исследователи, использовавшие современные

моделирующие комплексы, *«в «память» которых можно заложить характеристики и поражающие возможности любого самолета, а также разыграть эпизод группового боя… В ходе имитационного моделирования наши самолеты выстраивались в боевых порядках, считавшихся в конце 1943-го и в 1944 г. типовыми. Ни один из перечисленных рекордов немецких асов подтвержден не был, не удалось даже близко подойти к выданной читателю результативности».*

Об одной «неподтвержденной» победе

Уверен, что отец не лукавил и когда говорил, что сбил больше самолетов противника, чем значится «подтвержденных» на его официальном счету, и что он точно не знает, сколько их на самом деле. В связи с этим вспоминаю один его рассказ: «Мы парой вылетели на разведку. Шли почти на бреющем, и внизу сплошной лес. Вдруг — огромная поляна и на ней взлетная полоса, по которой бежит то ли «шторх», то ли «хеншель» — были у немцев такие похожие двухместные самолеты разведки и связи. Я нажал гашетку пулеметов, и в следующий момент мы опять были над лесом, даже не заметил, попал или нет.

МиГ-3 над лесом на малой высоте

Хотелось посмотреть, что получилось. Однако этот полевой аэродром наверняка был прикрыт зенитными «эрликонами», которые в первый раз просто не успели на нас среагировать, а теперь, конечно, наготове. Поэтому мы над самыми верхушками деревьев развернулись, зашли с другой стороны, перед поляной сделали горку и увидели такую картину: самолет стоит хвостом кверху, уткнувшись носом в землю, а по полосе от него бегут два немецких офицера, высоко вскидывая ноги и перебирая руками.

Сверху это выглядело так комично, что я не выдержал и рассмеялся. Конечно, надо было добавить в эту картину еще пару

пулеметных очередей, но какая может быть война, когда смешно, и я не нажал гашетку. А «эрликоны» затявкали нам вслед, когда мы были уже далеко».

Я спросил отца:

— Тебе записали на счет этот «шторх» — «хеншель»?

— А я и не докладывал, что его атаковал. В разведке запрещено ввязываться в какие-либо боевые действия. Да и кто подтвердит? Свидетельства ведомого было недостаточно».

Личная летная книжка капитана Георгия Николаевича Урвачёва начата — 3 января 1944 г., закончена — 21 февраля 1947 г. Конец войны. Приморье и война с Японией

1944 год

Самолеты противника уже почти не тревожили московскую ПВО. Поэтому в январе-апреле, согласно летной книжке, полеты только инструкторские, учебно-тренировочные, на буксировку конуса и перелеты в Алферово, Монино, Чкаловское, Калинин, Ржев и Дядьково.

При этом отец в соответствии со своей должностью помощника командира полка по воздушно-стрелковой службе летал на всех типах самолетов в полку. А в его составе к началу 1944 г. были МиГ-3, Як-1, Як-7у, Як-7б, Р-39 «Аэрокобра» и даже по одному истребителю И-16 и И-153 «Чайка», не говоря уже о самолете, который был, наверное, в каждой авиачасти — У-2. Кроме того, вскоре к полку «приблудился» еще один «американец» — истребитель Р-40 «Киттихаук».

Истребитель Ла-5

На этих самолетах, за исключением «американцев» и «Чайки», отец был «*подготовлен к бою днем, ночью, за облаками, в облаках, на высоте потолка самолета* ». Но такой пестрый самолетный состав, наверное, снижал боевой потенциал полка, в котором из-за этого только одна эскадрилья была вооружена однотипными самолетами — «аэрокобрами». В двух остальных — «каждой твари по паре». Поэтому началось последовательное списание этих самолетов и «распасовка» их по другим авиачастям, а весь полк перевооружался на новый тип самолета, и отец первым вылетел на нем:

03.03.44, Ла-5. Упр. 5 КБП-44, 2 полета, 13 минут, 400 метров.

03.03.44. Вылетел самостоятельно на самолете Ла-5 с оценкой «Отлично». Командир 34-го иап подполковник Александров.

Следом за ним с оценкой «хорошо» на Ла-5 вылетели его друзья Сергей Платов, Виктор Коробов и Константин Букварев. Накануне командир полка приказом допустил отца и этих летчиков, а также Виктора Киселева «*к испытаниям в воздухе самолетов, поступивших с заводов, мастерских или с изменившимися летными качествами* ». Теперь через их руки проходили все самолеты полка.

У отца в апреле вылеты на Ла-5 для прикрытия железной дороги и железнодорожной станции, а в мае последние три боевых вылета в Великой Отечественной войне:

01.05.44, Ла-5. Прикрытие ж/д, 1 полет, 28 минут, 2000 метров;

01.05.44, Ла-5. Перехват противника, 1 полет, 38 минут, 4000 метров;

15.05.44, Ла-5. Патрулирование, 1 полет, 25 минут, 7000 метров.

Кроме того, в соответствующем разделе летной книжки новая запись:

01.05.44. За участие в героической обороне Москвы — медаль «За оборону Москвы».

Но осенью в полку хотя и не боевые, но тяжелые потери. 2 сентября два самолета Ла-5 на большой высоте столкнулись в учебном воздушном бою, и погиб подполковник Н. А. Александров. Майор А. Д. Тихонов спасся на парашюте. А 9 октября, потеряв в учебном ночном вылете на Ла-5 в облаках пространственную ориентировку, погиб старший лейтенант С. В. Бровкин.

Однако некоторые летчики полка иногда поднимались в воздух и по боевому заданию, как лейтенант Н. И. Моисеев. 15 октября ночью он вылетел на перехват самолета противника, но вместо встречи с ним произошло то, о чем записано в Книге учета летных происшествий: «*Летчик потерял ориентировку. По израсходованию горючего на Н—2000 м летчик покинул самолет с парашютом* ». Привет из июля 1941 года.

Мастера воздушного боя делятся опытом

Возможно, Николай Моисеев невнимательно отнесся к рекомендациям опытных летчиков, которые они дали на совещании по вопросу о действиях истребителей ночью при отражении налета вражеских бомбардировщиков, состоявшемся в 34-м иап в мае. К тому времени полк уже полгода как был выведен из состава действующей армии, однако война продолжалась, и приобретенный боевой опыт еще мог пригодиться.

Поэтому газета «Таран» под заголовком «Бить врага ночью

так же, как и днем. Мастера воздушного боя делятся опытом» отвела целую полосу для публикации выступлений на этом совещании капитана Киселева *«Ищи и уничтожай противника»* , старшего лейтенанта Букварева *«Как сохранить ориентировку в бою»,* капитана Урвачёва *«Свободная охота ночью»* и капитана Платова *«Взаимодействие с прожектористами».* В этих выступлениях двадцатипятилетние мастера, основываясь на собственном опыте, дали молодым летчикам конкретные и практические советы и рекомендации.

Однако учили не только словом. Показателен в этом отношении учебный воздушный бой старшего лейтенанта Букварева с молодым летчиком его звена младшим лейтенантом П. Р. Ликиным, который в этом бою сразу попал под «удар» командира, плотно севшему ему на «хвост». Несмотря на подсказки и советы Букварева по радио, эволюции Ликина были вялыми, действовал он безынициативно и не мог оторваться от «противника». Тогда командир вышел вперед и, скомандовав: «Делай как я», начал энергично, но плавно выполнять виражи, боевые развороты, иммельманы, бочки. Петр Ликин, повторяя эволюции командира, понял свои ошибки.

* * *

В разделе летной книжки «1. Годовые итоги налета» подведены итоги боевой работы отца. Всего в 1941–1944 гг. он совершил 472 боевых вылета на патрулирование, прикрытие объектов и войск, на перехват противника, разведку и штурмовые действия, на охоту, провел 22 воздушных боя, сбил 4 самолета противника лично и 7 — в групповых воздушных боях.

Видно, что он внес достойный вклад в боевую работу 34-го иап, на счету которого 4500 боевых вылетов, около 500 воздушных боев и 125 сбитых самолетов противника. Это 15 % всех воздушных побед 6-го иак, при том что на полк приходилось едва 4 % всех сил и средств корпуса, в составе которого уже к августу 1942 г. были 21 полк и 700 истребителей.

Существенно для оценки боевой работы летчиков 34-го истребительного авиационного полка то, что она в основном пришлась на наиболее тяжелый период войны. По словам трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкина, который прошел эту войну от первого до последнего дня: *«Кто в сорок первом — сорок втором годах не воевал, тот войны по-настоящему не видел».*

Летчики 34-го иап и о результатах их боевой работы

Заслуживают внимания индивидуальные результаты боевой

работы летчиков 34-го иап, из которых 9 стали асами, то есть имели на своем счету пять и более лично сбитых самолетов противника. А всего 14 летчиков полка значатся в списке 4900 наиболее результативных советских летчиков-истребителей Великой Отечественной войны, у каждого из которых общий боевой счет составляет не менее 5 сбитых самолетов и в их числе не менее 2 личных побед (количество сбитых самолетов противника — лично/в группе):

Александров Н. А. — 7/1
Байков С. Д. [2] — 5/6
Букварев К. П. — 2/5
Киселев В. А. — 7/4
Коробов В. Ф. — 9/8
Лукьянов А. Г. [3] — 8/5
Мирошниченко Н. Ф. — 4/3
Найденко М. М [4]. — 7/14
Платов С. И. [5] — 6/9
Потапов А. Н. — 2/3
Сельдяков Ю. С. — 3/6
Тараканчиков Н. Е. — 5/8
Урвачёв Г. Н. — 4/7
Щербина Н. Г. — 7/14

Это почти половина летного состава полка по штату, что удивительно, так как, согласно мировой статистике, за всю историю авиации более 80 % летчиков-истребителей, принимавших участие в боевых действиях, не сбили ни одного самолета противника.

Герой Советского Союза Е. Г. Пепеляев, который в Корее одержал 20 побед, так объясняет это: *«В воздушном бою, как в спортивных играх, имеются «нападающие» и «защитники». «Нападающие»… ведущие групп —…должны «забивать», то есть сбивать самолеты противника, а все остальные летчики… обязаны обеспечить безопасность своих «нападающих»… Поэтому… в истребительном полку… сбивают периодически — 1–2 человека, эпизодически — 3–4 человека, остальные летчики… сбивают самолеты противника очень редко, а некоторые из них вообще не сбивают».*

Кроме того, чтобы правильно оценить результаты летчиков 34-го иап ПВО Москвы, следует иметь в виду замечание историка советской истребительной авиации М. Быкова: *«…необходимо учитывать, что специфика применения истребительной авиации предоставляет воздушным бойцам неравные условия для самореализации. Не все летчики-истребители имели возможность отличиться — гораздо меньше шансов наращивания боевого счета*

имели истребители ПВО».

Все это, представляется, свидетельствует о том, что летчики 34-го полка воевали дружно, результативно и вопреки закономерностям и статистике половина штатного летного состава полка регулярно «забивала». Но цена этих побед была высокой — за время войны 15 летчиков полка не вернулись с боевых заданий и 4 погибли в авиакатастрофах. Однако в целом в частях Западного сектора противовоздушной обороны Москвы потери в 1941 г. были еще тяжелее. По оценке П. М. Стефановского: *«Почти каждые два-три месяца в частях сектора летный состав обновлялся процентов на девяносто».*

В связи с этим вновь вспоминаю разговор с бывшим начальником штаба 34-го иап А. М. Фирсовым на встрече ветеранов: «За 2–3 месяца после начала боев в 1941 г. полк потерял много летчиков. Но кто уцелел, в том числе и твой отец, приобрели опыт, заматерели. Когда они уходили в боевой вылет, я уже был спокоен — выполнят любое задание и вернутся». Названные в списке летчики и были такими «заматеревшими», хотя им тогда было всего 21–25 лет, кроме командира полка Александрова, ему — 32 года.

Из перечисленных в списке летчиков только А. Н. Потапов и В.А Киселев не вернулись с боевого задания, как говорилось в официальных документах, если конкретная причина гибели летчика была не известна. Когда не вернулся В. А. Киселев, у него родилась дочь, а у моих родителей, друживших с ним, появился я. В память о Викторе Александровиче Киселеве мы были названы его именем: Викторией и Виктором. Поэтому о В. А. Киселеве подробнее.

Летчик В. А. Киселев и о воздушных таранах

Старший лейтенант В. А. Киселев открыл свой боевой счет на четвертый день войны — 26 июня он в составе звена сбил Хе-111. Через неделю одержал личную победу над Ю-88 и вновь в составе звена сбил два Ме-109.

При налете немцев на Москву в ночь на 10 августа он на высоте 3500 метров в лучах прожекторов атаковал Хе-111, стрелок которого пробил на его МиГе маслорадиатор. Понимая, что двигатель вот-вот заклинит, а противник выйдет из лучей прожекторов и продолжение атаки будет невозможным, Виктор Киселев таранил немца и покинул поврежденный самолет с парашютом. Установлено, что он сбил под Наро-Фоминском самолет из эскадры Kg53 «Легион Кондор» с экипажем унтер-офицера Отто Шлимана.

Отец говорил, что это был точно рассчитанный, хладнокровно и мастерски выполненный удар. Кроме того, это

был второй в московском небе ночной таран. Первый совершил накануне, в ночь на 8 августа, тезка Киселева и его однокашник по Борисоглебскому училищу летчиков Виктор Талалихин. В. А. Киселев за этот таран был награжден орденом Ленина.

6 июня 1944 г., возвращаясь из боевого вылета в паре с молодым ведомым, над территорией Калининской области они пошли вниз, пробивая облака. Однако, выйдя из них, молодой пилот не обнаружил самолет ведущего и вернулся на аэродром один. Зная летный опыт и мастерство Киселева, никто не верил, что он мог стать жертвой немецких «охотников» или потерпеть катастрофу из-за ошибки пилотирования. Предполагали вынужденную посадку из-за технической неисправности или закончившегося горючего.

Его долго искали и, как рассказывал отец, летали к бывшему сослуживцу — Василию Сталину, к тому времени полковнику и командиру дивизии. Было известно, что он собирал под своим началом сильных летчиков и нередко, если такой летчик вынужденно садился на один из аэродромов дивизии, оставлял его у себя. Кроме того, было известно, что Василий Сталин вел какие-то переговоры с Виктором Киселевым. Однако, узнав, что он пропал, В. И. Сталин тоже не мог поверить, что это могло случиться с таким классным летчиком, и твердо заявил, что на его аэродромы Киселев не садился. Его следы так и не были найдены.

О том, что самые тщательные поиски пропавших во время войны летчиков зачастую были тщетными, свидетельствует упоминавшийся в этих записках известный летчик А. А. Щербаков. Он пишет, что, после того как в воздушных боях были сбиты Владимир Микоян и Леонид Хрущев, *«верховная власть потребовала подтвердить гибель обоих. Для этого были использованы неординарные силы и средства. Однако ни останков самолетов, ни тел летчиков обнаружить не удалось… Практически невозможно было обнаружить самолет, упавший в лесном массиве».* По словам отца, в случае с В. А. Киселевым положение усугубляли болота Калининской области.

Летчик 34-го иап В. А. Киселев

Во многих книгах по истории советской военной авиации встречается одна и та же фотография В. А. Киселева — летчик стоит, заложив руки за спину, весело прищурившись с то ли смущенной, то ли ироничной улыбкой. Таким же его увидел писатель А. Н. Толстой через два дня после тарана: *«По полю к нам идет не спеша Виктор Киселев…Он смуглый от солнца и ветра, как все здесь на аэродроме. Подойдя, рапортует комиссару,*

что явился. Затем стоит, застенчиво поглядывая на нас серыми веселыми глазами».

Помню, отец говорил про него: «Виктор был чернявый, вида цыганистого и улыбчивый». И верно — летом 1942 г. на экраны вышел полнометражный хроникальный фильм «День войны», в котором есть кадры: летчики 34-го иап М. М. Найденко, Н. Е. Тараканчиков, отец и В. А. Киселев на боевом дежурстве сидят в кабинах своих самолетов. Найденко — серьезен, Тараканчиков — собран, отец — внимателен, а Киселев… улыбается.

Вместе с тем отец отмечал необыкновенное хладнокровие Киселева в бою, о чем свидетельствует его перехват немецкого высотного разведчика 15 января 1943 г., когда из-за нелетной погоды в туман только он один смог подняться в воздух. Обнаружив противника на высоте 8000 м, он доложил:

— Атакую, — и замолчал.

Встревоженный командир запросил:

— Вас не слышно, отвечайте!

— Подождите, занят, отвечу позже.

Через несколько минут в динамике вновь раздался голос Киселева:

— Винты справа остановились, сейчас добавлю второму мотору… Самолет противника планирует, нахожусь над ним… Противник упал.

Это напоминает репортаж с места действия, но ведет его не сторонний комментатор, а участник боя.

Кстати, через два часа Киселев с двумя летчиками из другого полка на самолетах Р-40 «Киттихаук» вылетел на разведку к месту сбитого им самолета, где они были атакованы парой «Фокке-Вульфов-190». Киселев, спасая один из «киттихауков», выбил у него немца из-под «хвоста». Однако, продолжая бой, больше этих «американцев» не видел. Он сбил один «фоккер», но другой поджег его самолет, который Виктор покинул с парашютом.

О еще одной черте характера Киселева говорит воздушный бой за три месяца до этого — 4 октября 1942 г., когда его в паре с сержантом Петуховым навели на «Хеншель-126», корректировавший огонь дальнобойной артиллерии по станции Уваровка. Летчики провели 15 (!) атак, но необыкновенно верткий «хеншель» ускользал от неповоротливых на этой высоте МиГов, а стрелок в задней кабине встречал их огнем. Наконец Киселеву удалось зайти в лобовую атаку, нервы у немецкого летчика не выдержали, он попытался ускользнуть вниз и был убит. Как следует из доклада штаба 34-го иап, командиры наземных частей, наблюдавших этот бой, «*особо отмечали*

упорство летчика Киселева в воздушном бою с таким маневренным самолетом на малой высоте ».

Надо сказать, что кроме В. А. Киселева и В. В. Талалихина воздушные тараны, правда, днем, совершили еще 23 летчика 6-го иак. Причем пятая часть всех таранов в корпусе — на счету 34-го иап. Это много и, наверное, объясняется тем, что «за спиной была Москва» и летчики полка решительнее других применяли эту бескомпромиссную атаку как *«последний довод сталинских соколов»* , чтобы не пропустить немцев к столице.

Многие летчики считают, что *«таран требует от истребителя исключительных моральных качеств, огромного нервного напряжения, полной уверенности в своих силах».*

Интересен непосредственный рассказ о таране летчика-истребителя, Героя Советского Союза Б. Н. Еремина, который провел 70 воздушных боев и сбил 8 самолетов противника лично и 15 — в группе: *«Я был против того, как рассказывают об этом таране. Были ловкачи, которые себя этим афишировали, рассказывали: подходишь к противнику и вот винтом начинаешь рубить!.. Чепуха! Глупость! Я одного истребителя пристыдил: «Как тебе не стыдно языком болтать! Попробуй подойти к самолету, такому как «хейнкель» — он тебя потоком закрутит и на плоскость бросит…Сам по себе таран выполняется очень сложно, это как удача, редкость»* .

Именно это произошло в июне 1943 г. в воздушном бою, который на высоте 8000 м вели с Ю-88 самый результативный летчик полка Виктор Коробов и его ведомый сержант Лев Пономарев. В ходе боя Коробов и Пономарев поочередно сделали попытки таранить противника, однако их каждый раз отбрасывало сильной спутной струей бомбардировщика.

При анализе этого боя был сделан вывод: «*Попытка тарана Коробова и Пономарева с наличием боекомплекта у истребителей вызвана тем, что противник начал снижаться пикированием и мог уйти от истребителей. Таран не увенчался успехом, истребители рано входили в плоскость полета Ю-88* ». Кстати, бой закончился «вничью», подбитый «юнкерс» с горящими моторами скрылся, Коробов с заклинившим двигателем вышел из боя, а Пономарев совершил вынужденную посадку на подожженном стрелками противника самолете.

Также опытный воздушный боец Сергей Платов после того, как в бою 7 января 1943 г. в одной пушке у него кончились снаряды, а другая отказала, трижды пытался таранить Ю-88, на котором он до этого успел вывести из строя огневые точки и подбил правый мотор. Однако самолет противника, маневрируя, уклонился от таранных атак Сергея и в конце концов скрылся.

Один таран в полку был на счету близкого друга отца Константина Букварева, описанный в литературе таким образом: *«Еще один случай тарана в небе Москвы отмечен в ноябре, однако конкретную дату на сегодня установить не удалось. Известно только, что его совершил летчик 34-го иап младший лейтенант Константин Петрович Букварев…Приземлился на парашюте. За подвиг был награжден орденом Красного Знамени».*

Наблюдают за истребителем, вылетевшим на перехват «по-зрячему». Г. Н. Урвачёв слева

На самом деле, как следует из Журнала боевых действий полка, это произошло 22 октября 1941 г., когда Букварев «*по израсходовании боекомплекта таранил самолет противника Ю-88. Выброшенный с самолета сильным ударом, приземлился на парашюте… На земле ни своего самолета, ни самолета противника не обнаружил, так как наступила темнота* ».

Отец рассказывал об этой истории так: «Костя в тот раз вылетел «по-зрячему» (так летчики называли вылет на перехват самолета противника, видимого с аэродрома). Немецкий бомбардировщик шел высоко, и пока «Букварь» догнал его и пошел в атаку, они оба скрылись с глаз в небесной синеве. Вернулся Костя вечером на деревенской подводе без унтов, но в галошах — обе на левую ногу. Он поведал, что, атакуя немца, расстрелял все патроны и решил героическим тараном преградить ему дорогу на Москву.

Будучи обстоятельным человеком, он, чтобы беспрепятственно покинуть, если потребуется, самолет после

тарана, расстегнул привязные ремни и открыл фонарь кабины. Однако, приблизившись к «юнкерсу», попал в его спутную струю, и самолет так крутануло, что «Букварь» вылетел из кабины. Он дернул кольцо парашюта, при открытии которого от динамического удара с его ног слетели меховые унты. Поэтому приземлился Костя босиком, а было уже морозно. Селяне, встретившие его на земле, поспешили обуть сталинского сокола в то, что было — галоши, обе на левую ногу».

Отец познакомил меня с Константином Петровичем, когда тот был еще на военной службе, полковником, заместителем командира Центрального командного пункта ВВС. Поэтому было неизвестно, чем закончится для него история с утерянными меховыми унтами — может быть, так же как у отца с его меховой безрукавкой, которая тоже бесследно сгинула в горниле войны? Когда отец через двадцать лет после войны увольнялся с военной службы, блюстители армейского имущества потребовали вернуть ее или выплатить денежную стоимость этого не подлежащего списанию мехового довольствия.

Также много лет после войны отец дружил со своим фронтовым однополчанином Юрием Сергеевичем Сельдяковым, который 10 августа 1942 г. в паре с сержантом Т. Г. Белоусовым над Клином на высоте 9 тыс. метров обнаружили Ю-88. Они атаковали его с дистанции 100—50 метров «*до проскакивания* », но без результата. Сельдяков попытался таранить противника снизу сзади, попал в сильную спутную струю, был отброшен вниз и в сторону и потерял противника из вида.

Летчик 34-го иап сержант Т. Г. Белоусов

Тимофей Белоусов продолжил атаку, но у него вышло из строя оружие, и он сзади сверху ударил самолет противника. После этого ему удалось посадить свой поврежденный самолет на аэродроме. Возможно, сказался жизненный опыт зрелого по возрасту Белоусова. Несмотря на сержантское звание, ему было уже двадцать восемь лет, поскольку до Борисоглебской школы летчиков, которую Тимофей окончил в 1941 г., он после десятилетки два года проучился на рабфаке при Московском финансово-экономическом институте. Тем не менее о том, что таран — смертельно опасный вид атаки, требующий особого мастерства, еще раз услышал на уже упоминавшейся встрече ветеранов полка в Клину, где есть небольшой памятник с именами летчиков, погибших во время войны на этом аэродроме. А. М. Фирсов, как самый старший по возрасту и должности среди присутствующих, сказал несколько слов о каждом из этих летчиков и в том числе о младшем лейтенанте Анатолии Шагалове: «В своем последнем воздушном бою он пытался

таранить немца… — молод был, опыта не хватило, и погиб. Но показал себя мужественным, смелым человеком, которого будем помнить, хотя прослужил он в нашем полку недолго».

Построение 34-го иап. Член военного совета 1-й воздушной истребительной армии генерал-майор авиации И. Т. Чернышев вручает орден Отечественной войн I степени погибшего А. И. Шагалова его матери Т. И. Шагаловой

Может быть, ошибаюсь, но, кажется, подвиг этого летчика омрачен интригами вокруг его национальности, и вот почему так думаю. На сороковой день его гибели было общее построение полка, на котором член военного совета 1-й воздушной истребительной армии генерал-майор авиации И. Т. Чернышев передал матери и двум сестрам Анатолия в соответствии со статутом орден Отечественной войны I степени, которым он был награжден посмертно. Этому посвящен очерк писателя Цезаря Солодаря, который свидетельствует о ряде необычных обстоятельств события.

Во-первых, фактически официально была соблюдена православная традиция «сороковин». Во-вторых, настойчиво подчеркивалось, что погибший был русским: *«И каждый из офицеров и бойцов… помнит этого крепкого и подтянутого русского человека»; «к столу подходит Татьяна Захаровна Шагалова — простая русская женщина, воспитавшая… советского патриота»* . Также не совсем обычно, что родных Анатолия Ивановича Шагалова из деревни, где они жили, доставили на торжество на специальном самолете, посланном за ними.

О том, что все происходившее имело целью не только почтить погибшего летчика и его родных, заставляет думать имеющаяся в Интернете информация о том, что летчик 34-го истребительного

авиационного полка Натан Ионович Шагал был одним из 12 евреев-летчиков, совершивших воздушный таран во время Великой Отечественной войны.

В боевой работе отца также есть история, связанная с тараном. Он рассказывал, что однажды вернулся из вылета, и, пока самолет заправляли, оружейники сняли некоторые детали с его пушек, чтобы промыть их в бензине от нагара. Когда самолет был готов и отец пошел на взлет, девушка-оружейница, выплеснув из ведра грязный бензин, с ужасом увидела, что вместе с ним вылетела некая деталь — «собачка», без которой пушки не могли вести автоматический огонь. Ее забыли поставить. По словам отца, он в этом вылете атаковал «юнкерс», нажал гашетку, но пушки тявкнули и замолкли. Перезарядив их, он опять нажал гашетку — снова одиночный выстрел.

В Журнале боевых действий полка об этом 2 сентября 1942 г. записано, что капитан Найденко и лейтенант Урвачёв были подняты на перехват высотного разведчика Ю-88, в ходе погони за которым Михаил Найденко отстал. И далее: «*В районе Старицы на Н 8500 Урвачёв догнал его* (Ю-88) *и сверху слева атаковал. Пушки отказали. По докладу лейтенанта Урвачё-ва, несмотря на то что атаки повторялись им несколько раз и перезаряжались пушки, последние не сделали ни одного выстрела* ».

На аэродроме его встретил разъяренный комиссар полка В. П. Недригайлов с угрозой немедленно отдать под суд военного трибунала:

— Вы пропустили вражеский бомбардировщик к столице нашей Родины, а сами вернулись с полным боезапасом. Знаете, что за это — трибунал?!

— У меня оружие отказало.

— Значит, надо было совершить героический таран, а вы струсили!

Зная характер отца, представляю, насколько горячий пошел после этого обмен мнениями. В ходе его он пояснил, что таран невозможен, если задний стрелок на «юнкерсе» не выведен из строя — он просто убьет летчика, который попытается подойти. Вместо бессмысленной гибели сегодня лучше завтра одержать новые победы. А если товарищ комиссар думает иначе, то вон «спарка», на которой можно взлететь вдвоем, и товарищ комиссар по-партийному, личным примером в воздухе покажет, как надо совершить героический таран.

Заместитель командира 34-го полка по политической части майор В. П. Недригайлов с летчиками полка

Последний аргумент показался комиссару убедительным. Он не стал настаивать на отдании отца под суд военного трибунала и пошел осуществлять партийно-политическое обеспечение боевой работы других летчиков.

Эта история хорошо иллюстрирует давно известную в авиации притчу о том, что командир дает летчикам команду:

— Делай, как я!

А замполит требует от них:

— Делай, как я сказал!

Как бы то ни было, проведенное расследование стало основанием для заключения о том, что «*левая пушка отказала по причине отсутствия ведущей собачки, которая не была установлена при сборке младшим воентехником Нарбут И. П. Правая пушка была проверена стрельбой на земле и в воздухе на высоте отказа — стреляла безотказно. Следовательно, причиной отказа является неумение эксплуатации вооружения лейтенантом Урвачёвым* ».

Это заключение весьма интересно в отношении летчика, на счету которого на тот момент было 9 сбитых самолетов противника. Кроме того, боевой опыт летчиков полка свидетельствовал, что самолетное вооружение на больших высотах нередко отказывало без видимых на то причин. Тем не менее в связи с выводами расследования командир полка

приказал всему личному составу сдать зачеты по знанию пушки «ШВАК» и тем же приказом наложил взыскания на всех причастных:

— инженеру по вооружению старшему технику-лейтенанту Житлухину М. А. 5 суток домашнего ареста и предупреждение о неполном служебном соответствии;

— технику вооружения 1 эскадрильи младшему воентехнику Нарбут И. П. — 8 суток с оговоркой: «*Ограничиваюсь таким взысканием, учитывая хорошую работу в прошлом* »;

— адъютанту 1 эскадрильи лейтенанту Урвачёву Г. Н. — 5 суток.

И, конечно, традиционное удержание со всех 50 % зарплаты за каждый день ареста. Но отцу в день окончания арестантского срока как компенсация — приказ командира полка об уплате ему надбавок за ночные боевые вылеты.

О боевой работе 34-го иап и о наградах

Возвращаясь к результатам боевой работы летчиков 34-го полка, можно вспомнить мнение П. М. Стефановского: *«Одним из лучших в Западном секторе противовоздушной обороны Москвы являлся, несомненно, 34-й иап».* Бывший командующий Московским фронтом ПВО генерал-полковник артиллерии Д. А. Журавлев также считал, что «*34-й полк был одним из лучших наших частей* ». Вместе с тем есть основание предположить, что боевые результаты полка и его летчиков были недостаточно отмечены и оценены командованием.

Такие ситуации не были редкостью: *«Несмотря на четко оговоренные условия представления к наградам, бывали исключения, и достаточно часто. Иногда на первое место выходил фактор личных отношений между летчиком и командованием, и тогда представление к награждению «строптивого» аса могли «придерживать» достаточно долго, а то и вовсе «забыть» про него. Еще более частыми были случаи, когда летчики не награждались по причине того, что в чем-то… «проштрафились».*

Кажется, в истории полка сыграли роль обе эти причины. Отец на эту тему особо не распространялся, но иногда бурчал по адресу комиссара полка: «Как дело до наград дойдет — представления не подписывал. Из-за него полк никакого отличия не получил, а другие стали гвардейскими. Когда наших летчиков переводили в другой полк, они там Героями становились, а в нашем полку — ни одного».

Действительно, упоминавшиеся летчики А. Г. Лукьянов и Н. Г. Щербина начали войну, добились первых побед и получили первые награды в составе 34-го иап. Затем их перевели в сформированный на базе одной из его эскадрилий 35-й иап, где,

имея те же показатели боевой работы, что и у многих оставшихся, стали Героями Советского Союза. Так же как и выходцы из 34-го полка летчики Л. П. Кальян, П. П. Калюжный, В. П. Орешкин.

А насчет «проштрафились»… Отец рассказывал, что однажды, в самый тяжелый период обороны Москвы, осенью 1941 г., полк получил приказ перебазироваться на восток, за Москву. Командование, видимо, решило укрепить Восточный сектор ПВО Москвы, в составе которого находилось всего два полка, включая «придворный» 16-й иап. Летчики взбунтовались и отказались перелетать туда. Одна из причин была в том, что многие из них были москвичи, у которых, как, например, у отца, в Москве были матери, сестры, другие родственники.

Летчики посчитали, что, выполняя этот приказ, они будут прятаться за спины своих родных и, как говорил отец, немного «побузили» — перестреляли из пистолетов несколько фонарей у штаба. Комиссар доложил «наверх»: «Полк отказывается выполнять боевой приказ и оказывает вооруженное сопротивление». На грузовиках приехала рота автоматчиков НКВД и оцепила бунтовщиков. По словам отца, на их счастье, старшим в этой карательной команде был пожилой, рассудительный майор госбезопасности, который собрал летчиков и спросил:

— Почему бунтуете?

Те объяснили.

— Да-а, если бы все так бунтовали и не выполняли приказы, то, может быть, и дела у нас были бы лучше. Хрен с вами — воюйте здесь. Я доложу куда надо.

Забрал автоматчиков и уехал. Но там, где надо, запомнили: правильно или нет, но полк бунтовал, приказ не выполнял. Поэтому полку — гвардейское звание? Его летчикам — награды? Заслужили, конечно. Но в другой раз.

На одной из встреч ветеранов полка зашел разговор на эту тему — о том, что боевые заслуги полка и его летчиков были недооценены. Отец встал с рюмкой в руке и обратился к однополчанам:

— Ну, что вы, как дети, обижаетесь — наградами обошли? Посмотрите в окно, на Москву. Мы знаем, что немецкая авиация хотела и могла с ней сделать. Но мы ее защитили — это наша главная награда. Остальное — ерунда. Давайте выпьем за Москву!

Известно, что начальник германского Генерального штаба Сухопутных войск генерал Гальдер 8 июля 1941 г. записал в служебном дневнике: *«Непоколебимо решение фюрера сровнять Москву… с землей… Задачу уничтожения должна выполнить авиация»* . При наступлении на Москву немецкое командование

сосредоточило во 2-м воздушном флоте генерал-фельдмаршала Кессельринга, действовавшем на этом направлении, 40 % сил люфтваффе на Восточном фронте.

Перед первым налетом на Москву, Кессельринг обратился к экипажам: *«Мои авиаторы! Вам удавалось бомбить Англию, где приходилось… отбивать атаки истребителей. И вы отлично справились с задачей. Теперь ваша цель — Москва. Будет намного легче».* Однако немецкий историк К. Рейнгардт пишет, что «*противовоздушная оборона Москвы была такой сильной и хорошо организованной, что немецкие летчики считали налеты на русскую столицу более опасным и рискованным делом, нежели налеты на Лондон».*

С июля 1941 г. по апрель 1942 г. было отражено 134 налета немецкой авиации на Москву, в которых участвовало около 9 тыс. самолетов. Из них менее 3 % прорвалось к Москве. 1076 самолетов противника были уничтожены истребительной авиацией. После этого немецкое командование отказалось от налетов на Москву, и до 1944 г. был отмечен 2391 полет только немецких самолетов-разведчиков.

Чтобы закончить тему о наградах, следует сказать, что отец гордился своими двумя боевыми орденами, даже по внешнему виду которых знающий человек мог определить, что они получены в не щедрое на награды время. Орден Красного Знамени у него был «на винте», без колодки для орденской ленточки, а орден Отечественной войны I степени, наоборот, был, в отличие от более поздних серий, на колодке с красной ленточкой. В последующие годы он был награжден и другими орденами, которые не считал боевыми, как и свою медаль ЗБЗ — так, по его словам, летчики называли медаль «За боевые заслуги». Ценил он медаль «За оборону Москвы», остальные называл пятаками, но, думаю, в этом было больше бравады, чем сарказма или иронии.

1945 год

С начала года до апреля — инструкторские и тренировочные полеты. Затем полк получил приказ грузиться на эшелоны и перебазироваться. Куда? Никто точно не знал. Предполагали, что в Югославию. 10 апреля в 23.15 со станции Клин полк тронулся на новое место дислокации. На следующий день все поняли — «поезд идет на восток», на Дальний Восток. Впоследствии стало известно, что разговоры о Югославии были частью масштабного плана по дезинформации японцев с целью скрыть переброску советских войск на восток.

Апрель 1945 г. 34-й иап по железной дороге от аэродрома Клин (Московская обл.) до аэродрома Хвалынка (Приморье). Г. Н. Урвачёв в центре (в куртке)

6 мая 34-й иап прибыл на новое место базирования — аэродром Хвалынка в Приморском крае в 6 км от г. Спасск-Дальний. 9 мая, как отмечено в Служебном журнале: «*Полк был выстроен на утренний смотр, где услышал радостную весть о победе Красной Армии и об окончании войны с Германией… В честь такого дня личный состав надел лучшее свое обмундирование, на аэродроме была слышна музыка…был устроен общий обед* ». На следующий день на общем построении полка с его личным

составом познакомился гвардии полковник Суворов, командир 147-й истребительной авиационной дивизии, в состав которой вошел полк. Через три дня на первых собранных самолетах вылетели летчики из руководящего состава полка:

14.05.45. Ла-5, упр 5, 47 КБП-45, 1 полет, 1 час 20 минут.

С 19 мая эскадрильи полка поочередно стали заступать на суточное боевое дежурство. Одновременно шел облет самолетов после сборки, учебно-тренировочные полеты по курсу боевой подготовки и перелеты (очевидно, для знакомства с районом базирования) в Гайворон, Свиягино, Татьяновку, Ворошилов, Вадимовку, Меркушевку, Ново-Девицы, Ильинку, оз. Лебединое.

В начале июня на аэродром Спасский начали поступать и собираться самолеты нового типа, которые перегонялись в 34-й полк:

13.06.45, Ла-7. Перегон самолета Спасск — Хвалынка, 1 полет, 15 мин.

Многие специалисты считают Ла-7 лучшим советским истребителем времен войны, вершиной конструкторской мысли в этой области. Строился серийно с мая 1944 г., имел максимальную скорость 680 км/час и мощное вооружение — 3 пушки калибром 20 миллиметров. Вместе с тем этот самолет страдал болезнью всех самолетов конструкции С. А. Лавочкина с двигателями воздушного охлаждения — высокой температурой в кабине. Вернее, страдали от этого летчики — летом при максимальных оборотах двигателя температура в кабине самолета поднималась до 50 °С. Это, конечно, лучше, чем на Ла-5, где она достигала 60 градусов.

Истребитель Ла-7

Между тем обстановка становилась все более напряженной. С 17 июня полк уже в полном составе нес боевое дежурство. Почти непрерывной чередой шли дневные и ночные учебно-тренировочные полеты, объявлялись учебно-боевые тревоги, проводились летно-тактические учения. Но, вероятно, самым

трудным было то, что с проверками, инспекциями и указаниями в полк постоянно наезжали полковники и генералы из состава командования 147-й иад и Приморской армии ПВО.

Напряжение полетов сказывалось на летчиках. При посадке лейтенанты Тихонов и Никитин разбили, а капитан Веселков и старший лейтенант Пантелеев повредили свои самолеты. Лейтенант Сметанкин при рулении столкнулся с самолетом старшего лейтенанта Юрьева.

Со второй половины июня и до конца июля интенсивные тренировки на Ла-7 по курсу боевой подготовки, в том числе с воздушной стрельбой:

6.07.45, Ла-7. Упр. 47, 60, 63, 65, 2 полета, 1 час 27 минут.

В разделе летной книжки «4. Листок огневой подготовки» результаты этой стрельбы:

6.07.45, воздушная стрельба № 51, групповой воздушный бой, стрельба по воздушным целям, количество выпущенных пуль — 30, попаданий — 2, оценка — 4. Примечание: днем, пушка «ШВАК».

Если при стрельбе по конусу, который буксирует однополчанин, два попадания — это хороший результат, то каково в воздушном бою при стрельбе по маневрирующему и ведущему оборонительный огонь самолету противника?

На одной из сохранившихся у отца фотографий сидят и стоят 37 молодых мужчин, почти все — лейтенанты, редко у кого на груди орден или медаль — эти воевали. На лицевой части фотографии надпись: *«Накануне войны с Японией 1945 г. VIII м-ц. Аэродром Хвалынка гор. Спасск-Дальний. На фото: летчики-истребители 34 иап ПВО. Готовы к боевым действиям на самолетах Ла-7. В первом ряду в шинели командир полка Забабурин Василий Иванович»* .

В первом ряду сидит, скрестив ноги, капитан с орденскими ленточками над карманом гимнастерки — это отец, ему нет еще и 25 лет. На обороте фото еще надпись: *«Однополчанину, боевому комэску Урвачёву Г. Н. на добрую память о совместной службе в 34 иап ПВО. С уважением В. И. Забабурин».*

Накануне войны с Японией 1945 г. VII м-ц. Аэродром Хвалынка гор. Спасск-Дальний…

Как следует из Дневника полка: «*В ночь с 8 на 9 августа в 24.00 по местному времени начались военные действия против последнего агрессора — Японского фашизма* ». 34-й иап и 147-я иад входили в состав Приморской армии ПВО 1-го Дальневосточного фронта. «*Личный состав полка свое участие в разгроме Японии начал патрулированием над военно-промышленными объектами… Первыми вылетели в 6.00 летчики 2-й авиаэскадрильи (командир АЭ капитан Урвачёв) в составе 4-х экипажей*» :

09.08.44, Ла-7. Патрулирование над объектами, 2 полета, 2 часа 10 мин.

В течение дня все летчики полка, сменяя друг друга, вели патрулирование над охраняемыми объектами. На следующий день «*в 17.50 одно звено от 2 АЭ в составе командира АЭ капитана Урвачёва, старшего лейтенанта Юрьева, лейтенантов Исакова и Ушатова вылетело* » на боевое задание:

10.08.44, Ла-7. Свободная охота и разведка территории противника, 1 полет, 51 минута.

Отец рассказывал, что 10 августа ему пришлось долго искать территорию противника, которую в соответствии с боевым заданием надо было разведать. Красная Армия наступала так стремительно, что на следующий день после начала войны находилась там, где по данным штаба полка должен быть противник. Населенные пункты над всей разведанной

территорией горели.

Полк продолжал нести боевое дежурство в готовности № 1 и 2, но боевых вылетов не производил вследствие отсутствия действий авиации противника.

3 сентября 1945 г. Вторая мировая война закончилась, и 34-й истребительный авиаполк был выведен из состава действующей армии, но почему-то «*100 грамм в честь праздника победы над Японией* » личному составу были выданы только 8 сентября. Через два дня полк был снят с боевого дежурства, а еще одно свидетельство наступившего мира прослеживалось в Дневнике полка подробно и поэтапно:

10.09.45 Строевой отдел оформляет документацию на бойцов-девушек для демобилизации из армии;

26.09.45 Митинг в ДКА (Доме Красной Армии) *гарнизона, посвященный проводам девушек-бойцов, демобилизующихся для вступления в мирную жизнь, товарищеский ужин, кино, танцы;*

29.09.45 Бойцы-девушки демобилизованы домой. Друзья и товарищи проводили их до вокзала, где простились с ними.

Тем временем в летной работе затишье, и в сентябре полетов нет. За октябрь и ноябрь — всего 7, но в декабре уже 27 полетов, в основном инструкторские — на Ут-2 и на УЛа-5.

1946 год

С января до мая только 20 полетов. Однако в одном из них летное происшествие. 11 марта отец с капитаном Шелобановым вылетел на «спарке» УЛа-5 и при посадке «промазал», самолет приземлился за границей аэродрома, попал в яму и встал на «нос». Как оказалось, на двигателе рассоединилась тяга сектора газа, и когда отец при посадке попытался в нужный момент убрать обороты двигателя, он продолжал работать на полном газу.

Но и награды нашли героя:

26.02.46. За участие в Великой Отечественной войне — медаль «За победу над Германией» в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. (так в летной книжке). Указ Президиума Верховного Совета СССР от 09.05.45;

09.04.46. За участие в боевых действиях против Японских империалистов — медаль «За победу над Японией». Указ Президиума Верховного Совета СССР от 30.09.45.

В мае уже целых 17 полетов, и небывалый доселе случай — командир дивизии лично проверяет технику пилотирования:

21.05.46, УЛа-5, 2-я кабина…

Однако об истинной цели этого 20-минутного полета можно только догадываться, так как после взлета и набора высоты выполняются только два виража, спираль и… посадка.

Общая оценка — 4. Командир 147 иад гвардии полковник Суворов.

Судя по почерку, наименования элементов полета вписаны в летную книжку, как положено, штабным писарем, а оценки против каждого из них и подпись гвардии полковником сделаны не чернилами, а «по-сталински» — синим карандашом, размашисто. Отец отвечает тем же — не менее размашистая подпись красным карандашом наискосок: *к-н Г. Урвачёв. Хотя подпись у него обычно убористая, аккуратная и в строчку. Судя по этому, летчики, видимо, хорошо отметили полет. Но это только зловредное предположение.*

В июне летно-тактические учения:

29.06.46. За активное участие в ЛТУ — благодарность. Командир 147 иад гвардии полковник Суворов.

Затем до конца года по 7—13 полетов в месяц на Ут-2 и Ла-7: инструкторские, учебно-тренировочные, перегон и облет самолетов. Казалось бы, рутина. Но в одном из таких полетов в июле потерпел авиакатастрофу на самолете Ла-7 и погиб командир звена лейтенант В. З. Захаров.

Личная летная книжка командира АЭ капитана Георгия Николаевича Урвачёва начата — 3 января 1947 г., закончена — 7 ноября 1949 г. Приморье. Высший пилотаж

1947 год

В 1947 г. послевоенное расслабление, наверное, в основном закончилось, и в течение года — 152 инструкторских полета с летным составом на учебно-тренировочных самолетах УЛа-7 и Ут-2. Правда, на боевом истребителе Ла-7 всего 23 полета: учебные воздушные бои, воздушные стрельбы, тренировка групповой слетанности. В июле и октябре — участие в летно-тактических учениях. Кроме того, отец сам проходит очередную проверку техники пилотирования в закрытой кабине, как говорят в авиации, «под колпаком»:

25.03.47, УЛа-7, КБП-47, упр. 110 слепой полет.

…Общая оценка — хорошо.

Летает по приборам уверенно и грамотно. При разворотах меньше держать крен. Разрешаю полеты в облаках на боевом самолете.

Заместитель командира 34-го иап (подпись неразборчивая).

Указание *«При разворотах меньше держать крен»* повторяет замечания проверяющего технику пилотирования зимой и весной 1941 г. перед войной.

Зная характер отца, предполагаю, что это были не ошибки, а индивидуальный почерк его пилотажа. При более глубоком крене радиус разворота меньше, он выполняется энергичнее, но появляется опасность сваливания и срыва в штопор. Поэтому проверяющий рекомендует в слепом полете уменьшать крен. Однако отец, видимо, уверенно владеет самолетом и может выполнять маневры на грани срыва, не переступая эту грань. Возможно, при этом он помнит, как во время войны едва не был убит немцем, который на Ме-110, пилотируя именно так — на грани срыва, стал догонять его на вираже.

Командир эскадрильи 34-го иап Г. Н. Урвачёв

В июле проверка техники пилотирования инспекцией 9-й воздушной армии истребительной авиации — 20 фигур высшего пилотажа за один полет:

17.07.47. УЛа-7, задняя кабина:
взлет — хорошо;
набор 3000 м — отлично;
штопор — отлично;
боевой разворот — хорошо;
переворот прав. — отлично;
петля — хорошо;

ранверсман лев. — отлично;
иммельман лев. — отлично;
вираж — хорошо;
пике уг. 70° — отлично;
вираж лев. уг. 70° — хорошо;
вираж прав. 70° — хорошо;
бочка управляемая лев. — хорошо;
бочка управляемая прав. — хорошо;
спираль влево 500 м — отлично;
спираль вправо 500 м — отлично;
переворот лев. — отлично;
петля — хорошо;
ранверсман прав. — отлично;
иммельман лев. — отлично;
горка уг. 70° с переходом на
скольжение вправо 100 м — отлично;
скольжение влево 100 м — хорошо;
расчет — отлично;
посадка — хорошо.

Общая оценка — отлично.

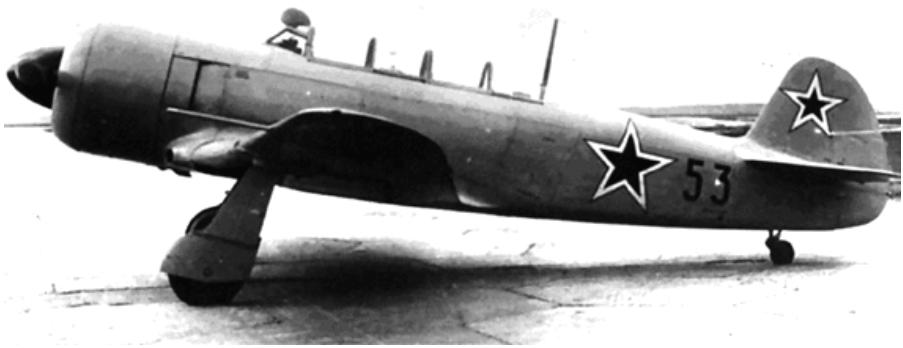
Разрешаю проверку техники пилотирования летного состава из обеих кабин самолета УЛа-7. Старший инспектор т/п 9 ВА ИА капитан Агарков.

1948 год

Продолжалось обучение подчиненных летчиков — 168 полетов за год на самолетах УЛа-7 и Ут-2. Проверив, наверное, оценки этих полетов отцом, новый командир дивизии полковник Петрачев сделал необычную запись:

Проверка записей в личной летной книжке.

29.06.48. оценка о выполнении полета производится формально. Нет разницы по качеству выполнения полета, если посмотреть оценки, лично Вами, Вашего заместителя, командира звена и молодого летчика. Откажитесь от формальных записей и производите оценку согласно КБП-48!



Учебно-тренировочный истребитель Як-11

Зато месяц спустя отец всего за 35 минут освоил новый тип учебно-тренировочного самолета и получил допуск к инструкторским полетам на нем:

28.07.48, Як-11, вывозной полет в зону, 2 полета, 35 минут;

28.07.48, Як-11, передняя кабина…

После взлета и набора высоты левые и правые виражи, боевые развороты, штопор влево и вправо, спираль, скольжение и посадка.

Общая оценка — «отлично».

Разрешаю инструкторские полеты на самолете Як-11 после самостоятельной тренировки. Командир 34 иап Малахов.

Як-11 — двухместный учебно-тренировочный истребитель, на котором был установлен ряд рекордов скорости, высоты и дальности полета.

После этого до конца года — еще около полусотни инструкторских полетов уже на Як-11, и в том числе:

08.07.48, Як-11. Выброска парашютистов, 1 полет, 12 минут;

11.08.48, Як-11. Выброска парашютистов, 4 полета, 1 час.

Подозреваю, что с такими вылетами связаны обстоятельства, о которых рассказывал отец. Дело в том, что его близкий друг

парашютист, о котором уже упоминалось, подполковник Н. С. Кулавин, после войны был начальником парашютно-десантной службы дивизии, в которой они служили вместе, и ведал парашютной подготовкой и тренировкой летчиков. При этом за каждый выполненный парашютный прыжок ему следовали какие-то деньги. Отец рассказывал, что Николай Кулавин иной раз приходил с предложением: «Жора, давай слетаем, я прыгну, получим деньги и пойдем выпьем».

Инспектор-летчик по технике пилотирования и теории полета 147-й иад ПВО майор Г. Н. Урвачёв

* * *

В 1948 г. 55 полетов на Ла-7, и в летной книжке появляется выписка из приказа:

19.08.48. За быстрое и качественное окончание 4-й задачи КБП (курс боевой подготовки) *ПВО-48. Благодарность. Командир 1 иак генерал-майор Рыбкин .*

Бывший командир 34-го иап Л. Г. Рыбкин командовал корпусом на Дальнем Востоке с июля 1946 г. В декабре 1948 г. он убыл в Москву на учебу в академии. А отец, уже майором, продолжал совершенствоваться в летной работе, решая необходимую для этого очередную задачу курса боевой подготовки:

16.09.48. За отличное окончание 5-й задачи КБП-48. Благодарность. Командир 147 иад полковник Петрачев.

В августе, сентябре и октябре — участие в летно-тактических учениях, а также полет на проверку техники пилотирования с такими фигурами высшего пилотажа, как иммельман с петлей и двойной иммельман.

О технике выполнения этих фигур впечатляюще писал Герой Советского Союза полковник Е. Г. Пепеляев: *«На скорости большей, чем нужно для петли… летчик выполняет полупетлю (иммельман) с таким расчетом, чтобы в верхней точке петли без перерыва и разгона самолета скорость позволила выполнить вторую петлю или полупетлю. Чтобы обеспечить необходимую скорость для последующего выполнения второй петли… летчики тянут ручку управления на себя с такой силой, что создают очень большие перегрузки».* Далее он называет эти перегрузки *«неимоверными».*

Отец выполняет пилотаж, для которого, полагаю, летчику, кроме здоровья и соответствующей квалификации, нужен и такой мощный самолет, как Ла-7:

13.10.48, УЛа-7, пер. кабина:
взлет — отлично;
набор «Н» — отлично;
вираж 60° прав. — отлично;
вираж 60° лев. — отлично;
штопор лев. — хорошо;
штопор прав. — хорошо;
боевой разворот лев. — отлично;
боевой разворот прав. — отлично;
осмотрительность — без замечаний;
Общая оценка — отлично.

петля — отлично;
ранверсман — хорошо;
иммельман — отлично;
иммельман с петлей — отлично;
двойной иммельман — хорошо;
замедленная бочка — хорошо;
управляемая бочка — хорошо;
спираль — отлично;
расчет — отлично; посадка — отлично.
Инспектор по технике пилотирования 1 иак капитан Донцов.

Мне нравится представлять, как эти два пилота, отец и Донцов — им нет еще и тридцати, но они уже опытнейшие летчики-истребители — крутят немыслимые фигуры на мощном истребителе в бескрайнем небе, а после полетов «обмывают» оценку, которую один дал, а другой получил. Но *«неимоверные»* перегрузки проверяемый и проверяющий испытывали вместе.

А может, этого и не было.

Совершенствуется подготовка по боевому применению, но это уже повторение пройденного во время войны — ночная атака в свете прожектора:

3.11.48. УЛа-7, передняя кабина, ночь. Провезен для отработки атак по конусу, освещенному прожекторами по упр. 178 КБП-48…

Разрешаю производить стрельбы ночью по освещенному конусу на боевом самолете. И.о. командира 34 иап ПВО майор Веселков.

Но через неделю отец покинул полк, так как был назначен инспектором-летчиком по технике пилотирования и теории полета 147-й истребительной авиадивизии. Однако нельзя не вспомнить об интермедии с негласными осведомителями особого отдела, разыгравшейся до этого, в бытность его командиром эскадрильи, и о которой он как-то рассказал.

Негласные осведомители

Однажды к нему пришли несколько летчиков и пожаловались, что в эскадрилье двое техников «стучат» в особый отдел. Отец удивился:

— Как вы это узнали?

— Вычислили. Только что-нибудь скажешь в курилке, как сразу вызывают в особый отдел. Это не жизнь. Примите меры, командир.

— Что я могу сделать, вы же знаете — у особистов своя подчиненность.

— Вы командир, вы и думайте, но так жить невозможно.

Отец по совету летчиков немного подумал и вызвал этих

двоих:

— Мне стало известно, что вы обо всех происшествиях в эскадрилье докладываете в особый отдел.

Двое вздрогнули и замерли, а он продолжил:

— Молодцы, объявляю благодарность, но впредь обо всем докладывать сначала мне, потом в особый отдел. Это приказ, идите.

Двое в замешательстве удалились, а отца на следующий день вызвал начальник особого отдела дивизии. Отец рассказывал: «Вошел в его кабинет, а он у меня за спиной сразу запер дверь на ключ. Кабинет был на первом этаже, окно раскрыто, подоконник низкий, и я, перешагнув через него, не торопясь пошел восвояси. Опешивший особист-подполковник закричал:

— Урвачёв, вы что себе позволяете, вернитесь!

— Нет, это вы мне объясните, что делаете? Я старший офицер, командир, пришел в штаб своей дивизии, а вы со мной, как с девицей, в кабинете на ключ закрываетесь. От кого?

— Ну, ладно, — сбавил он тон, — почему вы препятствуете работе органов и расшифровали наших негласных осведомителей?

— Я не препятствую, а, наоборот, поощрил их за эту работу, а претензии за расшифровку предъявляйте к ним — работать надо аккуратней.

— А приказ нашим осведомителям докладывать сначала вам?

— В первую очередь они мои подчиненные, и в соответствии с Уставом я как командир несу ответственность за боевую и политическую подготовку личного состава эскадрильи. Поэтому я первый должен знать о недостатках в этой подготовке и принимать меры по их устранению».

Через несколько дней этих двоих перевели из его эскадрильи.

Мне кажется, что в этой истории отец действовал в соответствии со своей профессией, как летчик-истребитель в воздушном бою: неожиданным маневром сорвал атаку противника, ошеломил его, перехватил инициативу и сам пошел в неотразимую атаку.

Кстати, эту историю он рассказал мне в ответ на другое мое замечание, о неразрешимом якобы противоречии, содержащемся в его совете, который он мне однажды дал: «Никогда и ни перед кем не склоняй голову, но и не будь дураком — на рожон не лезь».

1949 год

В 1949 г. корейцы отметили участие отца в войне с Японией, наградив его медалью, о чем свидетельствует удостоверение: «*За участие в освобождении Кореи от японских империалистов Урвачёв Георгий Николаевич Указом Президиума Верховного Народного Собрания Кореи от 15 октября 1948 г. награжден медалью «За освобождение Кореи».*

Медаль вручена 9 мая 1949 г. Командир 147 истребительной авиадивизии ПВО полковник Петрачев».

Медаль «За освобождение Кореи»

На обороте медали дата, считающаяся днем освобождения Кореи — 15 августа 1945 г., когда советские войска высадились на севере этой страны.

В феврале — октябре всего 35 инструкторских полетов на Як-11 и Ут-2 и в том числе 5 — на Як-11 для выброски парашютистов. Учебно-тренировочных полетов тоже немного — 40 на Ла-7.

Последняя запись в этом томе летной книжки сделана в

начале ноября:

07.11.49, Ула-7. Упр. 1 пр. тр. 1 полет, 20 минут.

О летной книжке с 8 ноября 1949 г. до 2 апреля 1952 г. Дальний Восток

За эти 2,5 года в 1949–1952 годах том летной книжки отсутствует, хотя в соответствии с установленным порядком при прекращении летной работы она выдается на руки ее владельцу. Кроме того, в предыдущем томе летной книжки поденная запись полетов обрывается в ноябре 1949 г., и в следующем томе записи начинаются с апреля 1952 года. Во всех остальных томах летной книжки записи о поденной работе заканчиваются в декабре заключительного года и начинаются с января первого года соответствующего периода.

Вероятно, в этот период отец выполнял столь «деликатные» задания, что порядок ведения летной книжки был нарушен, и ее том с записями об этих заданиях не был выдан ему при увольнении из Армии, как все остальные, в соответствии с Положением о летной книжке летного состава ВВС. Полагаю, что все это связано с войной, начавшейся 60 лет назад в Корее:

25 июня между расположенной на севере Корейского полуострова КНДР и на юге — Республикой Корея начались крупномасштабные боевые действия;

Совет Безопасности ООН на заседаниях 26 и 27 июня возложил ответственность за это на КНДР и одобрил использование вооруженных сил США для оказания помощи южнокорейской армии;

19 октября войска Китая пришли на помощь северокорейской армии;

1 ноября советские истребители (151-я иад) пересекли границу КНДР и провели первые воздушные бои с истребителями ВВС США;

27 ноября из соединений и частей ВВС и ПВО Советской Армии был сформирован 64-й истребительный авиакорпус для оказания поддержки китайским и северокорейским войскам.

С началом конфликта на Корейском полуострове в 1950 г. воздушная обстановка на советском Дальнем Востоке обострилась до предела. Десятки американских самолетов вели разведку вдоль границы СССР, нарушали ее и совершали провокации. Так, 4 сентября 11 палубных истребителей F4U «Корсар» с авианосца «Вэлли Фордж» атаковали недалеко от советской военно-морской базы Порт-Артур и сбили наш самолет-разведчик А-20, выполнявший учебный полет. Его экипаж погиб. 8 октября два истребителя ВВС США F-80 «Шутинг Стар» нарушили границу

СССР у озера Ханка, углубились на его территорию на 100 км и атаковали аэродром Сухая Речка, повредив восемь самолетов Р-63 821-го истребительного авиаполка.

На Дальнем Востоке были развернуты несколько воздушных армий. Сюда передислоцировались авиасоединения на реактивных истребителях, и часть из них была переброшена в Северо-Восточный Китай для прикрытия его стратегических объектов и обучения китайских летчиков. Командир 147-й иад полковник Петрачев стал советником командующего ВВС КНДР генерала Ван Лена. Отец, будучи в управлении дивизии, так же, наверное, не был в стороне от этих событий, как и его «родной» 34-й полк.

Имеются свидетельства, что военный министр Маршал Советского Союза А. М. Василевский 21 сентября 1950 г. доложил руководству СССР по вопросу о переброске по просьбе правительства КНДР истребителей для прикрытия Пхеньяна от ударов американской авиации: *«В целях ускорения переброски считаю наиболее целесообразным использовать 34-й иап 147-й иад на… Як-9, дислоцирующегося в Приморье, в районе Ворошилова* (ныне Уссурийск). *Полк переправить лётом через китайскую территорию по трассе Яньцзы, Андунь, Пхеньян…»* Данные о переброске полка под Пхеньян отсутствуют.

Однако неясно, о каких Як-9 идет речь в докладе, так как из летной книжки видно, что 34-й иап на истребителях Як-9 летал в 1943–1944 гг., а после переучивания в 1945 г. и до 1951 г. на его вооружении были Ла-7. Хотя в 1949 г. отец выполнил почему-то четыре полета на Як-9в — «вывозном», двухместном учебно-тренировочном варианте Як-9 с двойным управлением: один полет 15 марта посредником на летно-тактических учениях, а 7 мая и 1 августа 3 инструкторских полета.

Летная книжка летчика подполковника Урвачёва Георгия Николаевича начата — 3 апреля 1952 г., закончена — 29 декабря 1955 г. МиГ-15 и война в Корее. Летно-испытательная станция Военной базы № 77

1952 год

В разделе «II. Годовые итоги налета» указано, что в 1950 г., помимо 174 полетов на Ла-7 и учебно-тренировочных самолетах Як-11, Ут-2, По-2, были выполнены 19 полетов на Як-9 с общим налетом более 15 часов. При этом помню рассказ отца о том, что на Дальнем Востоке ему и другим летчиками приходилось в штатской одежде с документами летчиков ДОСААФ перегонять самолеты за границу. Можно предположить, что в 1950 г. вместо переброски 34-го иап в Корею «замаскированные» летчики перегнали туда истребители Як-9 для ВВС Китая или КНДР. Известно, что в 1949–1950 гг. из СССР в Северную Корею был отправлен 141 истребитель Як-9 различных модификаций. К этому времени 34-й иап в мае 1949 г. был перебазирован с аэродрома Хвалынка на аэродром «Коммуна им. Ленина».

О «придворном» 34-м истребительном авиационном полке

А в мае 1953 г. 34-й истребительный авиационный полк в составе 147-й иад был передан из ПВО страны в состав ВВС Тихоокеанского флота и в июле 1960 г. — расформирован. По иронии судьбы полк, созданный недалеко от Москвы в Люберцах и поэтому называвшийся среди летчиков «придворным», прекратил свое существование за тысячи километров от столицы на Дальнем Востоке. Тем не менее 34-й полк и его пилоты своей летной работой до войны и боевой деятельностью по защите Москвы заняли определенное место в истории советской военной авиации.

В 1995 г. на юго-западе Москвы в Крылатском был открыт памятник *«Героям противовоздушной обороны Москвы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»* (скульптор Л. Е. Кербель, архитектор Е. Г. Розанов), который, подозреваю, не входит в перечень шедевров монументального искусства. На памятнике картуш с надписью *«Благодарные москвичи будут вечно помнить подвиг частей противовоздушной обороны по спасению столицы»* и несколько картушей с номерами этих частей, среди которых — 34-й иап.

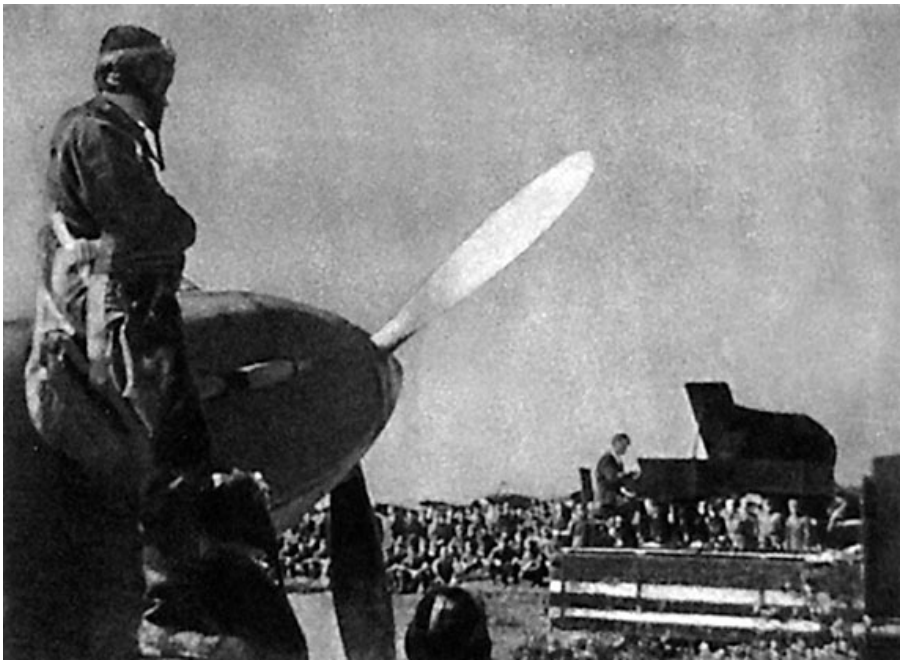
Заканчивая рассказ о нем, следует вспомнить еще об одной стороне жизни полка как «придворного», который в начале войны базировался недалеко от Москвы — на аэродроме Внуково. Поэтому его не обходили вниманием деятели литературы и искусства, для которых поездка из Москвы в 34-й полк засчитывалась как посещение действующей армии. В полку бывали писатели Евгений Петров, Валентин Катаев, Цезарь Солодарь.

Алексей Толстой на Западном фронте. Июль 1941 г. Слева Л. Г. Рыбкин

Летом 1941 г. писатель А. Н. Толстой почти две недели прожил во Внуково в расположении полка, где написал очерк «Таран», значительная часть которого посвящена его летчикам. В «Литературной газете» 5 января 1985 г. была опубликована фотография, на которой дородный А. Н. Толстой стоит у самолета МиГ-3. Рядом — невысокий, мальчишеского вида человек в пилотке, с двумя шпалами на петлицах и боевыми орденами над карманом гимнастерки — командир 34-го авиаполка майор Л. Г. Рыбкин. Под фотографией подпись: *«Алексей Толстой на Западном фронте. Июль 1941 г.»* . Осенью 1941 г. у летчиков полка не раз бывал поэт А. Т. Твардовский, который посвятил им такие строки:

У летчиков наших такая порука,
Такое заветное правило есть:
Врага уничтожить — большая заслуга,
Но друга спасти — это высшая честь.

Стихотворение, наверное, излишне пафосное и не самое лучшее в его творчестве. Но каждый раз, когда встречаю его (оно часто цитируется в книгах об истории советской военной авиации), вспоминаю летчика Говорова, который на безоружном Яке с пустыми бензобаками пошел в атаку на известный своей огневой мощью «Мессершмитт-110», чтобы спасти моего отца. Даже не друга, а просто знакомого летчика из соседнего полка.



1942 г. Концерт Э. Гилельса на аэродроме Внуково в 34-м иап. *(Кадр из фильма «День войны»)*

В упоминавшемся фильме «День войны» ряд эпизодов посвящен 34-му полку, и в том числе концерту Э. Г. Гилельса прямо на поле аэродрома во Внуково. Ранее этот эпизод нередко показывался по телевидению: и отец при этом всегда называл имена друзей, которых видел на экране.

В конце фильма — кадры, на которых ночной аэродром, лица летчиков, сидящих в кабинах самолетов, и голос за кадром: *«На Н-ском аэродроме 13 июня* (1942 г.) *столицу охраняли летчики капитан Найденко, лейтенант Урвачёв, лейтенант Тараканчиков и многие, многие другие»* .

В полку не раз выступала Клавдия Шульженко. Отец рассказывал, что, когда летчики заметили за кулисами, так сказать, «невежливое» обращение аккомпаниатора Коррали с их любимицей, они решили методом физического воздействия научить его хорошим манерам. Но певица попросила их этого не делать, и они, конечно, ее послушались.

* * *

Из раздела II «Годовые итоги налета» видно, что в 1950–1951 гг., с началом конфликта в Корее, интенсивность полетов по сравнению с 1949 г. резко возросла. Наряду с боевой подготовкой, а также обеспечением охраны и обороны воздушных границ в

1951 г. начинается освоение мощно вооруженного истребителя Ла-9 (4 пушки калибра 23 мм) с двигателем воздушного охлаждения и максимальной скоростью 690 км/час.

Однако это уже вчерашний день авиации, и, как следует из летной книжки, не закончив освоение Ла-9, отец после 13 полетов на нем приступает к переучиванию на реактивную технику. После всего семи вывозных и контрольных полетов на учебно-тренировочном истребителе УТИ МиГ-15 с общим налетом 1 час 49 минут он самостоятельно вылетел на боевом истребителе МиГ-15.

Учебно-тренировочный истребитель УТИ МиГ-15

Такая быстрота переучивания на реактивные самолеты давалась недаром. В 1972 г., будучи в Забайкалье, увидел в тайге необыкновенно красивые цветы — даурские лилии. Вспомнил, что прежде часто видел их в 1951 г. в руках у людей в городе Ворошилове-Уссурийском, где мы жили. Вернувшись в Люберцы, рассказал об этом отцу. Он сказал: «Да, в Приморье, когда хоронили летчиков, на могилы несли эти цветы. Мы тогда МиГ-15 осваивали». Помню, что тогда же отец со службы принес мне, дошкольнику, для игры деревянные модели самолетов МиГ-15 со звездами, а также B-29 «Суперфортрес» и F-86 «Сейбр» — с опознавательными знаками ВВС США. Значительно позже я узнал, что это были не игрушки — летчики использовали такие модели на занятиях по тактике воздушного боя. Отец рассказывал, что в Приморье летал на УТИ МиГ-15 с бывшим заместителем командира 6-го иак ПВО Москвы П. М. Стефановским, на МиГ-3 которого осенью 1941 г. сбил свой первый самолет противника. Летчик-испытатель НИИ ВВС Герой Советского Союза

П. М. Стефановский в 1951 г. на Дальнем Востоке возглавлял инспекторскую группу ВВС, которая обеспечивала освоение строевыми частями МиГ-15, в том числе выполнение на нем штопора.

Герой Советского Союза генерал-майор авиации П. М. Стефановский

Дело в том, что штопор на этом реактивном самолете существенно отличался от штопора поршневых машин и имел тенденцию переходить в опасный плоский штопор. Поэтому

выполнение такой фигуры пилотажа на МиГ-15 было запрещено, о чем косвенно свидетельствует запись о проверке техники пилотирования, которой начинается летная книжка в 1952 году:

3 апреля 1952 г., самолет Ути Миг-15, передняя кабина, облачность 8 баллов, Н — 2000 м, видимость — 6 км. После взлета и набора высоты выполнялись левые и правые виражи 30˚ и 60˚, левые и правые перевороты, боевые развороты, петля, иммельман, левая и правая бочки, спираль, планирование, посадка. *Общая оценка — хорошо. К-р. в/ч 35585 п-к Щербаков.*

Видно, что обычный для любого поверочного полета на истребителе штопор в этом полете не выполнялся. Чтобы преодолеть боязнь штопора у пилотов, П. М. Стефановский вывез для выполнения этой фигуры пилотажа инспекторский и командный состав истребительной авиации Дальнего Востока вплоть до командиров эскадрилий. По его словам, *«сменялись обучаемые, дозаправлялся самолет после каждого вылета, а я, не вылезая из задней кабины, делал по пять-шесть посадок».*

В апреле — мае выполняются полеты на Як-11 для освоения радиосистемы посадки — ОСП, а затем по 10 полетов на УТИ МиГ-15 в закрытой кабине с использованием этой системы и на МиГ-15 — со стрельбой по конусу и посредником на ЛТУ. В июне — 19 инструкторских, вывозных и контрольных полетов на УТИ МиГ-15 с командным составом полков 147-й иад и два полета на МиГ-15 — вновь посредником на ЛТУ.

В июне вылет на новом типе самолета и выполнение на нем за один день дюжины челночных перелетов с непонятной целью, возможно, связанной с китайско-корейскими событиями:

18.06.52, Як-12. Перелет колхоз им. Ленина — Барановский, 12 полетов, 3 часа.

Як-12 — многоцелевой, 2-3-местный самолет, подкосный высокоплан. Приходилось читать, что этот самолет якобы был создан по заказу И. В. Сталина для почтово-грузового обеспечения его дачи на озере Рица, где он мог бы садиться на поляне.

В летной книжке явная ошибка штабного писаря: «колхоз им. Ленина» — это наверняка «Коммуна им. Ленина» — аэродром, где базировался 34-й иап.

В начале июля последний, как потом оказалось, в летной карьере отца полет на реактивном истребителе над территорией СССР:

06.07.52, Ути Миг-15, задняя кабина, день, метеоусловия: облачность 10 баллов, видимость 5 км, нижний край облачности 80 м, верхний — 3500 м, ветер южный 5–7 м/сек. Проверка техники пилотирования в облаках по упр. 97 КБП ИА РС-52 захода и расчета посадки с прямой с применением системы ОСП…

Общая оценка — отлично.

Разрешаю самостоятельную тренировку в облаках и за облаками на самолете Миг-15 «бис» при метеоусловиях согласно упр. КБП ИА РС52 с применением системы ОСП. Инструктор от в/ч 74384 майор Новожилов.

Подводя итоги летной работы отца летчиком-истребителем в СССР, хотелось бы сказать об особенностях его характера и об оценках этой работы в аттестациях, боевых и служебных характеристиках, которые давали ему командиры и старшие начальники, представляя к очередному воинскому званию, назначению на новую должность и для других служебных надобностей.

Характер, характеристики и аттестации

Отец рос в рабоче-крестьянской среде и в непростых условиях жизни. Возможно, поэтому у него сформировался твердый, бескомпромиссный характер. Он был прям, принципиален, нетерпим к несправедливости, лицемерию, лжи и глупости, отстаивал свою позицию или мнение, как говорится, «невзирая на лица». Война закрепила эти черты его характера.

Свой отпечаток на него наложила профессия летчика-истребителя. Она требовала «пространственного» мышления, самостоятельности, объективности, прагматичности и быстроты в оценке ситуации и принятии решения. Это было в полной мере присуще ему. Однако отдельные проявления этого характера, видимо, не всегда нравились «начальству», которое в аттестациях и характеристиках иной раз искало способы это выразить.

Так, скорее всего, по-своему оценив прямоту и принципиальность курсанта Урвачёва, младший политрук Соколов в 1939 г. в комсомольской характеристике отмечает, что он «*временами груб и вспыльчив* ».

Командир полка подполковник Александров в боевой характеристике на своего помощника по воздушно-стрелковой службе старшего лейтенанта Урвачёва пишет: «*Как офицер-руководитель не всегда серьезно относится к делу. Летный состав обучает воздушной стрельбе под большим нажимом. Тактический класс оборудован недостаточно и не привита любовь летчиков к стрелковому делу* ».

Эта характеристика за 1943–1944 гг. на летчика, который, как уже отмечалось, с двумя друзьями за войну выполнил треть всех боевых вылетов полка и был в нем одним из первых по количеству побед в воздушных боях. Поэтому оценка «*не всегда серьезно относится к делу* », так же как формулировки «*под большим нажимом* » и «*не привита любовь* », представляются не вполне понятными.

После войны командир полка подполковник Артамонов отмечает, что у командира эскадрильи капитана Урвачёва «*проявляются элементы оговорить* (так в тексте служебной характеристики) *приказ командира и старшего начальника* ». Ну, какой командир или старший начальник это потерпит. Тем более что сам капитан «*недостаточно дисциплинирован и требователен к подчиненным* ». Правда, тут же подполковник Артамонов отмечает, что он «*о подчиненных заботлив. Авторитетом среди подчиненных пользуется* ».

Следует сказать, что в характеристиках и аттестациях даны и другие оценки, отражены и другие черты характера летчика Урвачёва как командира: «*Энергичный, инициативный и настойчивый. Свое решение обеспечить и провести в жизнь может* ». Командир дивизии полковник Петрачев уверен, что майор Урвачёв «*летный состав технике пилотирования и ведению воздушного боя обучает правильно и методически последовательно* ». И еще: «*Группой до полка самолетов может управлять с земли и в воздухе* ».

Но главное, во всех характеристиках и аттестациях отмечается: «*Свое дело знает. Летает хорошо и уверенно… летную работу любит* ».

Начальник отдела боевой подготовки штаба 54-й воздушной армии полковник Завьялов делает заключение, что инспектор-летчик 147-й иад по технике пилотирования и теории полета подполковник Урвачёв «з *анимаемой должности… вполне соответствует. Молодой, растущий командир, достоин выдвижения на командную должность»* .

Командующий ВВС Дальнего Востока генерал-полковник (вскоре маршал) авиации Герой Советского Союза С. А. Красовский 11 мая 1950 г. на этом заключении начертал: «*Утверждаю* » — и отца… в той же должности отправили на войну в Корее при следующих обстоятельствах.

1953 г. Накануне командировки в Китай подполковник Г. Н. Урвачёв

По его словам, в то время многим летчикам было предложено выехать в Китай в «правительственную командировку для выполнения специального задания». Участники событий вспоминают, что *«все прекрасно понимали, чем они будут заниматься в командировке. Большинство летчиков не проявляло большого желания ехать в командировку, так как уже знало, что такое война».* Но командный состав от командиров эскадрилий и выше отправлялись в командировку по приказу. Другим летчикам предлагалось сделать это добровольно. Однако в случае отказа их мягко предупреждали, что это будет учитываться в дальнейшем

при рассмотрении вопросов о назначении на должность и присвоении воинских званий.

В июле 1952 г. отец был переведен на должность инспектора по технике пилотирования в 32-ю Краснознаменную истребительную авиадивизию ПВО, командир — полковник Г. И. Гроховецкий, которая вошла в состав 64-го истребительного авиационного корпуса, ведущего боевые действия против авиации США в Корее.

64-й иак и о противостоящих ему авиачастях ВВС США

До октября 1952 г. 64-м истребительным авиакорпусом командовал генерал-лейтенант Г. А. Лобов, а затем — генерал-лейтенант С. В. Слюсарев. В состав корпуса входили 2–3 истребительные авиадивизии и отдельные истребительные ночные и морские авиаполки, авиационно-техническая и две зенитные артиллерийские дивизии, а также прожекторный полк и другие части обеспечения — всего около 26 тыс. человек, 303 самолета МиГ-15 и 18 — Ла-11 (ночники). Истребительные авиационные дивизии и полки сменялись через 8—12 месяцев. Всего за время войны в Корее с ноября 1950 г. по июль 1953 г. в корпусе сменилось 12 авиадивизий.

Тактическая авиация США в Корее была объединена в 5-ю воздушную армию. Основными самолетами в ее составе были истребители F-80 «Шутинг Стар», F-84 «Тандерджет» и F-86 «Сейбр». Для выполнения боевых задач привлекалась также авиация 7-го флота США и стратегические бомбардировщики B-29 «Суперфортресс». Эти силы постоянно наращивались от 1440 боевых самолетов в 1951 г. до 2400 в конце войны.

32-я иад из Приморья, а также 133-я иад ПВО из Ярославля и 216-я иад из Бакинского района ПВО прибыли в Китай для замены 97-й и 190-й авиадивизий, которые находились в составе 64-го корпуса с января до августа 1952 года. Это была четвертая и последняя смена — прибывшие дивизии находились в его составе до конца войны.

Исследователи отмечают: *«Налет на реактивной технике летчиков 32-й иад был в среднем до 20 часов, так как дивизия получила реактивную технику только весной 1951 года и еще слабо была подготовлена к боям. Хотя костяк руководства дивизии и полков был опытный, имеющий боевой опыт Великой Отечественной войны и войны с Японией, основной же рядовой летный состав был молодой и без боевого опыта».* В соответствии с летной книжкой налет отца на реактивных самолетах был около 30 часов.

Дивизии корпуса базировались в Китае на аэродромах Аньдун, Мяогоу и Дапу, расположенных у границы с Кореей,

которая проходит здесь по реке Ялуцзян. А в 150–180 км от этих так называемых аэродромов 1-го эшелона, в глубине территории Китая находились аэродромы 2-го эшелона, где расположились полки 32-й дивизии: Мукден (224-й и 535-й иап) и Аньшань (913-й иап), на котором, судя по летной книжке, оказался и отец.

* * *

Как правило, убывавшие в Союз дивизии оставляли самолеты сменщикам. Однако 32-я иад прибыла в Китай со своими самолетами — новыми, последней модификации МиГ-15 бис. Поскольку в советской авиации *«облет самолетов после сборки… считался делом опытных летчиков-командиров»,* первые вылеты отца в Китае посвящены этому делу:

20.07.52, МиГ-15. Облет самолетов после сборки, 2 полета, 50 минут.

21, 22 и 31 июля он продолжал облет собранных самолетов.

На собранные серебристые самолеты наносился желто-зелено-коричневый камуфляж и бело-красные опознавательные знаки ВВС КНДР.

Модифицированные истребители внешне были такими же, как и МиГ-15, но с улучшенной аэродинамикой, новой пушкой с увеличенным боезапасом и, главное, с другими двигателями повышенной тяги — ВК-1А вместо РД-45. Эти самолеты обладали несколько большей скоростью, высотностью и дальностью полета. По словам отца, все это долгое время держалось от китайцев в тайне. Трудно поверить, но он утверждал, что на двигателях их самолетов стояли пиропатроны, которые летчик должен был подорвать нажатием специальной кнопки в кабине в случае угрозы попадания этого двигателя в чужие руки, в том числе — китайцам.

Летчик 913-го иап И. И. Карпов

Косвенно это подтверждается рассказом летчика «отцовского» 913-го иап И. И. Карпова, который после воздушного боя приземлился на загоревшемся МиГе: *«На рулежке я уже не выдержал жара пламени и на ходу выпрыгнул из самолета на бетонку… Самолет запылал. Китайцы бросились его тушить, но я не допустил их к самолету, так как там был двигатель ВК-1А»* .

Тем не менее китайцы, видимо, заподозрили, что от них что-

то скрывают. Отец рассказывал, как однажды, когда он сидел в кабине своего МиГ-15 бис на стоянке, к нему подошел китайский летчик:

— Тунжа (товарищ), можно смотреть твой самолет?

— Смотри.

Обойдя и внимательно осмотрев самолет, китаец достал из кармана веревочку и тщательно измерил диаметр сопла двигателя, сделав в нужном месте на веревочке узелок. Отец рассмеялся:

— Ну, что, зад у моего такой же, как у твоего?

— А почему так быстро летаешь?

— Больше тренируйся — так же будешь летать.

Но есть сведения, что вскоре и китайские авиадивизии были перевооружены на МиГ-15 бис.

В перерыве между облетом самолетов — облет района базирования:

23.07.52, Миг-15, перелет по маршруту парой Аньшань — Хайген — Ланьшань Гуань — Мукден — Аньшань .

Очевидно, что в связи с недостаточной летной и боевой подготовкой летного состава 32-й дивизии на реактивных самолетах до начала боевых действий начались интенсивные учебно-тренировочные и инструкторские полеты. Отец тренировался сам и обучал летчиков в полках дивизии, перелетая с этой целью на МиГ-15, УТИ МиГ-15 и Як-11 между аэродромами Мукден и Аньшань, на которых базировались эти полки.

С 24 июля до 8 сентября на МиГ-15 он выполнил 23 полета на групповую слетанность звеном и контролирующим групповой слетанности авиаполка, одиночные воздушные бои и воздушный бой парой, полеты на разведку погоды и учебно-тренировочные полеты, в том числе в зону и ночью. В этот же период — 12 провозных и инструкторских полетов на УТИ МиГ-15.

В результате за полтора месяца после прибытия в Китай отец более чем в полтора раза увеличил свой налет на реактивных самолетах, который, однако, все еще оставался явно недостаточным — 48 часов. Для сравнения — о летчиках, которых сменила 32-я иад, исследователи пишут, что они, начиная боевые действия в феврале 1952 г., *«не имели большого налета на реактивных самолетах… он не превышал 50–60 часов».*

В дивизии первым, с аэродрома Аньшань, начал боевые действия 913-й иап: «*20.08.1952 г. полк совершил первый облет района боевых действий и в конце августа в основном прикрывал взлет и посадку самолетов корпуса с передовых аэродромов Аньдун, Дапу и Мяогоу».*

Как следует из летной книжки, отец участвовал в этих

вылетах:

20.08.52, МиГ-15. Маршрут в составе авиаэскадрильи — облет района боевых действий, 2 полета, 2 часа.

Основной задачей советской авиации было прикрытие расположенных на реке Ялуцзян ГЭС Сапхун и стратегических мостов через эту реку, по которым шло все снабжение и пополнение китайских и корейских войск. Прикрытию подлежали также другие объекты до 100 км к югу от реки Ялуцзян, в глубь территории Кореи. Этот район размером примерно 100 на 100 км, расположенный на северо-западе Кореи между рекой Ялуцзян и берегом Желтого моря, американцы называли «Аллеей МиГов».

Понятно, что МиГи приходили в «Аллею МиГов» из-за реки Ялуцзян. Не помню, чтобы отец занимался вокальными упражнениями, в основном по причине полного отсутствия музыкального слуха, но однажды услышал, как он напевал на мотив известной дворовой песни «В Кейптаунском порту»:

КП не слушали,
Приказ нарушили
И баки сбросили
На Ялуцзян…

На вопрос, что это значит, пояснил: «Мы в Корее летали с подвесными топливными баками, которые сбрасывали при встрече с американцами».

О секретности участия советских летчиков в Корейской войне и о ненормативной лексике

Американцы действовали в Корее на основании решения Совета Безопасности ООН, постоянным членом которого был и Советский Союз. Поэтому советское участие в конфликте тщательно скрывалось.

Китайцы не были членами ООН, и тем не менее в Корее воевала якобы не кадровая Народно-освободительная армия Китая, а некие китайские народные добровольцы, под видом которых в Корее были и советские летчики, одетые в соответствующую форму — кепи-«маоцзэдуновку», китель и брюки, заправленные в красные сапоги. Летчикам выдали китайские удостоверения, но что там было написано иероглифами, они толком не знали. Отец утверждал, что по удостоверению он был китайским народным добровольцем У-Ван-Чоном. На самолетах, как уже сказано, были нанесены корейские опознавательные знаки.

Однако участники этих событий вспоминают: *«Всех спасшихся на парашюте летчиков на первых порах корейские или китайские солдаты принимали за американцев и нещадно били»* . Поэтому, по словам отца, им выдали для сапог стельки с надписью

иероглифами, что владелец этих сапог свой. Также у каждого летчика был значок в виде красного знамени с портретами Сталина и Мао Цзэдуна, а на обороте — номер его владельца. У отца этот значок долго хранился в коробке с орденами и медалями.

Упоминание о значке встретилось в воспоминаниях летчика 196-го иап старшего лейтенанта Б. С. Абакумова (5 побед в Корее), который 7 января 1952 г. был сбит, тяжело ранен и катапультировался. По его словам, к нему подбежал человек, *«по виду кореец. Ощупал мои карманы, увидел приколотый над карманом тужурки у меня значок-флажок и крикнул что-то вдаль, замахал рукой».*

Убедившись по значку, что летчик не «трумэн» (американец), а «сулян» (советский), корейцы оказали ему помощь, но медлили с отправкой в госпиталь. Абакумов предполагает, что они опасались китайцев, которые по дороге могли отбить его, чтобы вместо корейцев получить полагающееся за спасение советского летчика вознаграждение. Такие случаи якобы были. Б. С. Абакумов пишет о том, что иногда вспоминал и отец — об исторической неприязни между китайцами и корейцами.

Однако участие в конфликте советских летчиков для американцев недолго было секретом. Первыми их появление в 1950 г. в Корее почувствовали «на своих боках» американские пилоты. В одном из исследований по истории Корейской войны приводятся слова командира 51-го авиакрыла полковника Джона Митчелла: *«Мы делим пилотов МиГ-15 на две категории — «хончо»* (honcho — *разговорн* . начальник, командир) *, т. е. профессионалы высокого класса, и «учеников».* Относительно «учеников» американцы не ошибались — это были китайские и корейские пилоты — ученики советских летчиков.

Очень скоро стало понятно, и кто такие «хончо», когда был отменен приказ нашим летчикам вести радиообмен в полете только на китайском языке по наколенным планшетам и выданным разговорникам. Он был отменен из-за его явной нелепости, которая, как это водится на войне, привела к потерям летного состава. Поэтому американские пилоты вскоре смогли познакомиться в воздухе с красотами русской речи, и в том числе с ее ненормативной лексикой, которую сталинские соколы использовали в воздушном бою.

Интересно оценивает эту лексику писатель Виктор Конецкий: *«в… схватке истребителей… непосвященному кажется, что беспрерывный мат в шлемофонах — лишние, рожденные волнением, напряжением, страхом слова. Но это не так. Матерная ругань для тренированного уха — тончайший код. От простой*

перестановки предлога до богатейших интонационных возможностей — все здесь используется для передачи информации… Матерная ругань коротка, хлестка, образна, эмоциональна и не доступна быстрой расшифровке противником».

Вместе с тем с трудом представляю, как отец в бою «передавал информацию» в такой форме, совершенно не характерной для него в быту, хотя его отрочество и юность прошли в лихих компаниях Духовского переулка у Даниловского рынка, хорошо известного в уголовном мире. Однажды он показал мне фотографию его встречи с друзьями юности. На мой вопрос, почему они такие щуплые по сравнению с ним, он помолчал и сказал: «Я пошел в школу летчиков, а они — по тюрьмам». Может быть, поэтому он недолюбливал приметы «блатной» жизни, и в том числе матерную лексику.

Встреча с друзьями юности. Г. Н. Урвачёв в центре

Доктор исторических наук А. С. Орлов, который участвовал в Корейской войне как офицер-разведчик Генштаба, пишет: *«Несмотря на все меры секретности, вплоть до приказа Сталина ни в коем случае не допустить попадания в плен наших военнослужащих, который был выполнен, американцы все знали. Но официальный Вашингтон все три года войны хранил молчание… Это диктовалось опасением, что возмущенная общественность Америки потребует ответных действий… Обе сверхдержавы не хотели и боялись разрастания конфликта, грозящего обернуться ядерной войной».*

Об осведомленности противника свидетельствует случай, о котором как-то рассказал отец: «Командир полка, вернувшись из

отпуска, отправился на облет района. По рации с американской стороны он услышал русскую речь:

— Как съездил домой, отдохнул? Почему дочка не поступила в институт, мало помогал?

Командир вернулся взбешенный:

— То, что они знают о моем отпуске, я понимаю — разведка работает. Но как они узнали, что дочка поступала в институт?»

Надо сказать, что граждане нашего отечества также быстро разобрались, кто истинные участники войны в Корее. «Китайский» летчик «Ли-Си-Цин» — Лисицын стал постоянным персонажем анекдотов и «дворового» фольклора. Приходилось слышать нескладную, но очень длинную песню-балладу на мотив «Гоп со смыком» про американского пилота, который был сбит, попал на допрос к китайцам и спросил их: *«Кто тот летчик, что меня подбил?»* — и те ответили: *«Сбил тебя наш летчик Ли-Си-Цин».* Но американец не поверил:

Только все наврали вы мне зря —
Четко в шлемофоне слышал я:
«Вася, бей, а я прикрою!
Черт с тобой, я сам накрою!»
Сбил меня советский командир…

При всей лукавости секретного режима участия советских летчиков в Корейской войне сохранение его для некоторых плохо кончилось. Отец рассказывал, что один из их летчиков был сбит и приземлился с парашютом в тылу у китайцев, однако попал в руки южнокорейских «партизан». Они сразу потащили его на юг через фронт за 38-ю параллель. Для предотвращения этого и выполнения упоминавшегося приказа Сталина китайцы сняли с фронта пехотную дивизию и плотно окружили южнокорейскую банду. Однако ее члены зарезали летчика и сами были поголовно уничтожены.

В другой раз, по словам отца, из-за этого режима пострадал американский пилот, который атаковал заходившего на посадку летчика из их дивизии. Отец называл грузинскую фамилию этого летчика, но я забыл. Обнаружив, что его атакуют, он выпустил тормозные щитки, и американец проскочил вперед, оказавшись перед пушками МиГа, которыми грузин незамедлительно воспользовался. Катапультировавшись, американец приземлился на аэродроме в расположении нашего авиаполка. Однако, как это было заведено, в плен он был взят китайцами, которые стояли на том же аэродроме.

Китайцы обычно допрашивали сбитых американских пилотов, материалы допроса передавали советским товарищам, а американцев отправляли в лагерь для военнопленных. Однако в

этот раз на запрос о результатах допроса сбитого американца было сообщено, что его после пленения сразу расстреляли без допроса. На вопрос «Почему?!» китайцы ответили: «Потому, что он видел советских товарищей».

Возможно, это легенда, которую мне пересказал отец, потому что в одном из исследований встретилась похожая, но менее «кровавая» история. В соответствии с ней 7 апреля 1953 г. летчик 32-й иад старший лейтенант Г. Н. Берелидзе, ранее служивший с отцом в 34-м иап и одержавший в Корее 5 побед, над аэродромом Дапу сбил американского аса капитана Гарольда Фишера (10 побед). Китайцам, которые его допрашивали, американец сказал, что при пленении видел двух европейцев. В результате эти «европейцы» получили от командования по взысканию за нарушение режима секретности, а капитан Г. Фишер был направлен не в лагерь, а в одиночку, где просидел до конца войны и был отпущен.

Капитан Г. Фишер

Впрочем, учитывая, что над советскими аэродромами воздушные бои шли очень часто, а в 32-й авиадивизии был, по крайней мере, еще один грузин-летчик В. И. Рочикашвили (погиб

9 марта 1953 г.), возможно, рассказанное отцом было в действительности. Тем более что обстоятельства боя в его рассказе значительно отличаются от того, как описан бой, в котором был сбит Г. Фишер, и, кроме того, его сбили, когда отец уже был в Союзе.

* * *

К сожалению, записи в летной книжке не дают ясного представления о выполнявшейся летной работе. В разделе «III. Поденная запись летной работы» указывается «*воздушный бой* » без уточнения — учебный или реальный. Запись «*вылет на боевые действия* » или «*в район боевых действий* » — без указания задания и результатов его выполнения. В разделе «IV. Боевое применение» также не ясно, какие из выполняемых заданий являются боевыми, а какие — учебными. Тем не менее попытаюсь расшифровать их в меру понимания и используя другие имеющиеся материалы по истории Корейской войны.

В августе две истребительные авиадивизии, подлежавшие замене, еще оставались на месте, помогая вновь прибывшим подготовиться к началу боевых действий. Кстати, в состав сменявшейся 97-й дивизии входил бывший «придворный и парадный» 16-й полк, стоявший в Люберцах вместе с 34-м иап, в котором отец до войны начинал службу.

В опубликованном описании одного из воздушных боев летчиков 16-го иап, который они провели 13 апреля 1952 г., увидел знакомую фамилию: *«В этот день 8 экипажей 3-й авиаэскадрильи полка в районе Дээгуандонг на высоте 9000 м встретили 24 F-86. Первым противника обнаружил командир второго звена капитан Бойцов А. С. и, используя выгодное положение, атаковал противника. Пара капитана Бойцова с ведомым Щипаловым В. А. атаковала звено F-86, и капитан Бойцов с первой же атаки сбил его… Остальные «сейбры» не приняли боя и вышли в залив».*

Летчик В. А. Щипалов

Так я узнал, что в 16-м иап служил и воевал в Корее родственник и близкий для нашей семьи человек, которого я хорошо знал и помню, — Василий Антонович Щипалов. Согласно семейному преданию, он и отец познакомились летом 1952 г. в Китае и только после возвращения в Москву узнали, что женаты на двоюродных сестрах.

Василий Антонович прибыл в Китай старшим лейтенантом. За восемь месяцев воздушных боев в Корее он одержал ряд побед,

был награжден двумя орденами Красного Знамени и орденом Красной Звезды. А капитан А. С. Бойцов, с которым он летал в паре, стал Героем Советского Союза.

Капитан В. А. Щипалов

После Кореи Василий Антонович много летал, командовал авиаполком, был заместителем командира истребительной авиадивизии в Южной группе войск Советских Вооруженных Сил (Текель, Венгрия). Я имел возможность хорошо узнать его, когда после перевода в Москву в Главную инспекцию Минобороны СССР он некоторое время жил у нас дома в Люберцах в одной комнате со мной. Мы с ним о многом говорили, но о войне в Корее — никогда. Я тогда не знал о его участии в этой войне, а он не вспоминал.

Об этом, уже после безвременной кончины Василия Антоновича в 1977 г., мне рассказывал его сын Владимир, который сам летал в истребительной авиации, затем служил в Главном штабе ВВС и Генеральном штабе. Кстати, по неизвестной ему причине, том летной книжки его отца за период участия в Корейской войне отсутствует. Возможно, из-за того же, что и один из томов летной книжки моего отца, о чем уже было сказано.

Однажды он, со слов своего отца, подробно, рисуя схемы, рассказал об одном из эпизодов, показывающем незаурядный уровень летного и боевого мастерства Василия Антоновича: «При боевых вылетах часто использовался строй «пеленг» звена, в котором самолеты один за другим встают за командиром, и каждый последующий самолет располагается левее (левый пеленг) или правее (правый пеленг) впереди идущего самолета. На самое уязвимое и опасное в случае атаки противника место в этом строю — замыкающим (он идет без прикрытия) — командир эскадрильи майор Г. К. Зенов постоянно ставил отца, который однажды не выдержал и обратился к нему:

— Почему я все время замыкающим? Собьют, в конце концов.

Командир с ударением на первом слове ответил:

— Тебя — не собьют.

Тем не менее в одном из боев «сейбры» отсекли МиГ отца от общего строя и, взяв в клещи — двое по бокам, один сзади и сверху, — попытались вести его за 38-ю параллель, перекрывая пулеметными трассами выходы из захвата. Однако отец, выполнив нескольких отвлекающих кренов, неожиданным и энергичным маневром — виражом со скольжением и разворотом на горке — вырвался из этих клещей. «Сейбры» остались в стороне и проскочили вперед.

Развернувшись, они попытались его догнать, но МиГ уже оторвался на недоступную для их пулеметов дистанцию. Американцы шли за отцом до границы с Китаем, не в силах ни догнать его, ни бросить. Перед тем как уйти, они, видимо, с досады, одновременно открыли огонь, и 18 пулеметных трасс потянулись в сторону МиГа, плавно загибаясь вниз на пределе дальности».

Кстати, Володя Щипалов пересказал мне еще одну историю отца времен Корейской войны, из которой становится ясно, почему по указанию командования в дивизиях новой смены 64-го иак был «дополнительный» летный состав за счет других истребительных авиадивизий ВВС и ПВО. В дивизиях предыдущего состава корпуса значительная часть летчиков выбыла из строя по ранению, болезни или погибла. Поэтому в распоряжении В. А. Щипалова было три самолета, на каждом из

которых он мог летать по выбору.

За то, какой самолет выберет командир, боролись техники этих самолетов, так как за боевые вылеты на их самолете они получали различные виды поощрения. В частности, приказом Наркомата обороны еще 1943 г. было предусмотрено *«водку выдавать по 50 граммов в сутки на человека и техническому составу только в дни вылетов на боевые задания самолетов, непосредственно обслуживаемых ими на аэродромах».*

* * *

Через неделю после начала боевых действий 29 августа 32-я иад понесла первую потерю. Был сбит, но катапультировался и выжил летчик 913-го иап старший лейтенант Н. В. Невротов. Шестерка МиГов, в составе которой он прикрывал посадку летчиков 216-й иад, была неожиданно атакована «сейбрами» 16-й авиационной эскадрильи 51-го истребительного авиакрыла. Невротова сбил 1-й лейтенант Чарльз Габриель. В летной книжке в этот день запись:

29.08.52, МиГ-15. Воздушный бой парой, 1 полет, 30 минут, Н — 10000 м.

К началу сентября сменяемые дивизии убыли в Союз, и для противодействия американской авиации, которая насчитывала к этому времени около 2000 боевых самолетов, остались три вновь прибывшие из Союза истребительные авиадивизии, 351-й ночной, 781-й и 578-й морские истребительные полки — всего около 320 самолетов. Еще около 275 боеготовых МиГ-15 находилось в составе китайских авиасоединений.

Однако по состоянию на первое полугодие 1952 г. военный министр Маршал Советского Союза А. М. Василевский докладывал правительству, что *«против американской авиации действуют только… наши дивизии, вследствие чего американцы в боях имеют, как правило, численный перевес и наши летчики вынуждены действовать в очень невыгодных для себя условиях».*

Условия и обстановка боевой работы советской авиации

Сложность обстановки для советских летчиков была обусловлена не только численным превосходством противника, но также запретом для них полетов над морем и в зоне линии фронта из-за угрозы попадания сбитого пилота к противнику. Кроме того, аэродромы Аньдун и Мяогоу были очень уязвимы для его ударов со стороны Корейского залива, от которого они находились в 8—14 километрах.

Последствия этого исчерпывающе изложены в упомянутом

докладе А. М. Василевского: «*Несмотря на прикрытие взлета и посадки наших истребителей, американцы со стороны Корейского залива на большой скорости с пикирования атакуют самолеты МиГ-15 бис на взлете и особенно на посадке, когда самолеты возвращаются с боевого задания, имея на исходе горючее. Если есть опасность быть самим атакованными, американцы немедленно уходят в Корейский залив, полет до которого занимает всего 30–60 секунд. Выход в залив нашим самолетам запрещен, так как, если они будут подбиты или сбиты, самолет и экипаж могут попасть в руки противника ввиду того, что противник господствует на море*».

При этом надо иметь в виду, что санкция ООН на участие США в военном конфликте в Корее распространялась только на территорию этой страны. Поэтому формально американское командование запрещало своим летчикам пересекать границу КНДР с Китаем. Тем не менее до 50 % всех потерь в Корейской войне советская авиация понесла над своими аэродромами, находящимися, как было отмечено, на территории КНР.

Апофеозом лицемерия этих запретов стали события 27 июля 1953 года. В этот день, когда было подписано перемирие в Корее, четверка «сейбров» из 4-го истребительного авиакрыла, которую вел Ральф С. Парр, в районе китайского города Гирина, в 300 км от границы с Кореей, сбила советский транспортный самолет Ил-12. Погиб 21 человек — экипаж самолета и военные медики, которые летели от места службы в Порт-Артуре домой во Владивосток.

Возвращаясь к обстановке, сложившейся к началу боевых действий новым составом 64-го иак, надо сказать, что наряду с отмеченными негативными обстоятельствами в предшествующий период были созданы и благоприятные условия для этого. В марте 1951 г. — феврале 1952 г. летчики 324-й и 303-й иад, которые тогда входили в состав корпуса, нанесли ряд жестоких поражений американской авиации. По докладам командиров этих дивизий трижды Героя Советского Союза полковника И. Н. Кожедуба и Героя Советского Союза полковника А. С. Куманичкина (однокашника отца по Борисоглебской школе летчиков) соотношение побед и поражений в боях с американцами в этот период составило 7,9:1, что даже вызвало некоторые сомнения командования.

F-84 «Тандерджет» — «крест»

Эти проблемы, а также работу 64-го корпуса в целом в апреле — мае 1952 г. рассмотрела специальная комиссия во главе с заместителем главкома ВВС генерал-лейтенантом авиации Ф. А. Агальцовым с участием командующих авиацией и зенитной артиллерией ПВО. По результатам ее работы были установлены «драконовские» требования к подтверждению сбитых самолетов противника, а также пересмотрены боевые счета и отклонены представления на присвоение звания Героя Советского Союза некоторых летчиков. Тем не менее в докладе комиссии отмечено: *«Противник, понеся тяжелые потери в бомбардировочной, штурмовой и истребительной авиации, вынужден был спешно пересмотреть вопросы боевого применения своих ВВС».* Американцы стали использовать бомбардировщики B-29 «Суперфортресс» только ночью в сложных метеоусловиях, а днем в качестве ударных самолетов — истребители F-80 «Шутинг Стар» (наши летчики называли их «шуты») и F-84 «Тандерджеты» (у советских летчиков — «кресты») под прикрытием F-86.

F-80 «Шутинг Стар» — «Шут»

Характеризуя обстановку, сложившуюся к концу 1950 г., исследователи отмечают, что, *«вылетая на перехват ударных самолетов ООН, МиГи уже одним своим появлением в районе выполняли боевую задачу — пилоты истребителей-бомбардировщиков* (F-80 и F-84) *были вынуждены освобождаться от своего груза до выхода на цель и либо принимать бой, либо отступать».* Появившиеся в 1951 г. в Корее истребители F-86 «Сейбр» несколько поправили положение американцев.

Однако, как рассказывал отец, и в 1952 г. МиГи, иной раз даже не поднимаясь в воздух, срывали воздушные налеты F-80 и F-84, если они шли без прикрытия «сейбров». По его словам, когда дежурное звено МиГов по тревоге запускало двигатели и выруливало на взлетную полосу, поднимая тучи пыли, пилоты F-80 и F-84, заметив издалека эту пыль, передавали в эфир предупреждение: «Гангстеры в воздухе», беспорядочно сбрасывали бомбы и быстро уходили в сторону моря.

Самым серьезным противником из американских самолетов был примерно равный МиГ-15 по боевым характеристикам истребитель F-86 «Сейбр» со стреловидным крылом, вооруженный шестью пулеметами калибра 12,7 миллиметра. Командование Советской Армии докладывало правительству: *«По вооружению, скороподъемности и незначительно по горизонтальной скорости, но уступают им по дальности и продолжительности полета, горизонтальной маневренности и стрелковому прицелу».*

Ас Корейской войны Герой Советского Союза полковник Е. Г. Пепеляев также отмечал: *«Сравнивая боевые возможности двух самолетов, можно сказать, что характеристики*

истребителей весьма близки. Поэтому успех в воздушном бою МиГ-15 бис и F-86 зависел только от мастерства летчиков, выбора маневра и взаимодействия в групповом бою» .

* * *

Первый, но неудачный боевой вылет 7 сентября совершил еще один полк 32-й дивизии — 535-й. По одной эскадрилье из этого и 913-го полков вылетели на прикрытие передовых аэродромов. Из-за несогласованности действий летчиков 535-го иап они «пропустили» атаку «сейбров», в результате которой был сбит и погиб старший лейтенант И. М. Шикунов.

Боевые вылеты для отца начались на следующий день:

0 *8.09.52, МиГ-15. Вылет звеном на боевые действия, 1 полет, 50 минут, Н — 11 000 м.*

Звено прикрывало взлет и посадку летчиков 216-й иад на аэродроме Аньдун и вернулось на свой аэродром в полном составе. Но для летчиков 216-й дивизии это был неудачный день. Отражая налет самолетов противника в районе Ансю, они сбили «тандерджет» и «сейбр», но сами потеряли пять самолетов, летчикам которых, правда, удалось катапультироваться.

И снова боевой вылет:

09.09.52, МиГ-15. Вылет звеном на боевые действия, 1 полет, 58 минут, Н — 11 000 м.

В этот день в 30 км от ГЭС Сапхун, в районе Дээгуадонга произошло крупное сражение, в котором участвовали 60 F-84 под прикрытием 40 F-86 и около 100 МиГ-15 из состава 133-й и 216-й авиадивизий. По словам участника этого сражения летчика Л. Н. Русакова, «*бой был кровавым и жестоким: мы их или они нас».* В ходе боя был сбит 21 самолет противника — «тандерджеты» и «сейбры», потеряны шесть МиГов и три советских летчика. Один из этих МиГов американцам удалось подкараулить и сбить при посадке на аэродром Аньдун, но его пилот, командир эскадрильи из 133-й иад майор К. Н. Дягтерев катапультировался.

Не помню, чтобы отец рассказывал о воздушных боях в Корее, кроме того, что в этих боях иногда сходилось так много самолетов с обеих сторон, что небо, голубое и чистое перед боем, после его окончания было сплошь, как облаками, затянуто инверсионными следами от самолетов. 9 сентября над Дээгуадонгом дрались 200 самолетов.

Герой Советского Союза Е. Г. Пепеляев

После этого противник на несколько дней сделал паузу. Эту особенность его поведения отмечал полковник Е. Г. Пепеляев: *«Американцы очень болезненно реагировали, когда в бою сбивали их самолеты. Известны случаи, когда после потерь в воздушных*

сражениях они по нескольку дней не приходили в район боев».

Ожесточенные бои в «Аллее МиГов» вновь разгорелись в 20-х числах сентября, в ходе которых отец так же, как и 9 сентября, прикрывал посадку на вернувшихся из боя летчиков:

19.09.52, МиГ-15. Перелет на КП в район боевых действий, 2 полета, 50 минут, 7000 м.

Через день «сейбры» попытались блокировать аэродром Дапу, но их встретили летчики 216-й иад и 32-й дивизии, открывшей здесь боевой счет. Старший лейтенант 913-го иап А. А. Александров сбил одного из охотников за самолетами 133-й и 216-й дивизий, которые возвращались после отражения налета на химзавод, уничтожив 4 «тандерджета» и 2 «сейбра». Но в этих боях было потеряно 3 МиГа и погибло два летчика.

22—26 сентября у отца еще «*4 полета парой в район боевых действий и обратно».*

26 сентября американцам все-таки удалось блокировать аэродром Мяогоу после взлета с него одной из эскадрилий 216-й иад. Поэтому ее летчикам после боя с шестеркой «сейбров», один из которых они сбили, потеряв МиГ и его летчика, пришлось садиться на аэродроме Аньшань 32-й дивизии, которая не успела расчистить небо в районе Мяогоу.

Тем не менее исследователи отмечают, что в результате боевой работы, в которой участвовал отец, «*сейбры» уже не так вольготно себя чувствовали в районах аэродромов, поскольку за ними вели охоту летчики 32-й иад, в задачу которых входило прикрытие трех передовых аэродромов корпуса».*

Возвращаясь к событиям 26 сентября, следует еще отметить, что, видимо, из-за усталости летчиков в тот день были серьезные небоевые потери: два самолета столкнулись в воздухе и еще один разбился на посадке с большим перелетом. Летчикам удалось спастись.

26—29 сентября отец выполняет 17 полетов для облета МиГов после сборки. В следующие полтора месяца затишье, видимо, из-за нелетной погоды. В октябре всего четыре летных дня, за которые 4 вылета на разведку погоды и 3 инструкторских полета на «спарке». 13 ноября перелет Мукден — Аньшань на УТИ МиГ-15 и обратно на МиГ-15. Затем вновь боевые вылеты:

15.11.52, МиГ-15. Перелет парой на КП в район боевых действий, 2 полета, 54 минуты, h — 5000 м.

Через неделю:

24.11.52, Як-11. Маршрутный полет на разведку аэродромов, 1 полет, 1 час 30 минут.

За последующие четыре дня 7 полетов на Як-12, МиГ-15 и УТИ МиГ-15 между Мукденом и Аньшанем, то есть перелеты

между полками дивизии по каким-то служебным надобностям. В декабре только один полет:

01.12.52, УТИ МиГ-15. Перелет в Дапу и обратно, 2 полета, 1 час.

1953 год

В начале года нелетная погода. Затем 10–14 января на «спарке» 15 инструкторских полетов и перелет Мукден — Аньшань — Мукден. После этого полки 32-й дивизии перелетели на аэродромы первой линии Аньдун и Дапу, сменив полки 133-й иад, которые «*перешли во второй эшелон 64-го иак, получив задачи, которые ранее выполняли летчики 32-й иад, — прикрытие посадки и взлета с аэродромов первой линии, усиление в ходе боев при необходимости»:*

21.01.53, УМиГ-15. Перелет звеном Мукден — Аньдун, 1 полет, 30 минут.

После этого в течение недели — перелеты, связанные, видимо, с перебазированием дивизии: на «спарке» МиГа — 8 маршрутных полетов из Аньдуна в Аньшань и Дапу с возвращением в Аньдун, а также два полета по этому маршруту на Як-12.

В конце января тренировки:

30.01.53, МиГ-15. Групповая слетанность пары, 1 полет 30 минут, h — 11000 м;

31.01.53, МиГ-15. Групповая слетанность и одиночный воздушный бой, 1 полет, 35 минут, h — 10000 м.

Затем на УТИ МиГ-15 последние полеты в Китае: 1 февраля — 2 маршрутных полета на групповую слетанность парой на высоте 10 000 м; 4 и 8 февраля — 6 маршрутных полетов Аньдун — Аньшань — Аньдун. Как следует из летной книжки, для отца это конец «правительственной командировки» и последние в его летной биографии полеты на реактивных истребителях. Вскоре после этого он вернулся в Союз.

Предполагаю, что это было связано с болезнью уха, из-за которой отец потом лечился, несколько оглох на это ухо, был отстранен от полетов на истребителях, перешел в транспортную авиацию. Припоминаю его рассказ о том, что в Корее не раз возвращался из вылета в окровавленном подшлемнике. Кровь текла из ушей из-за энергичного маневрирования с колоссальными перегрузками и перепадом высот от 14 тыс. метров почти до земли. А противоперегрузочных костюмов тогда у советских летчиков еще не было.

Возможно, с ним случилось то же, что и с Е. Г. Пепеляевым, который пишет, что *«после полетов с неимоверными перегрузками в моей голове, как объяснили врачи, лопнул кровеносный сосуд рядом со слуховым нервом…и он потерял свои свойства. С тех пор мое правое ухо почти ничего не слышит… Лечение закончилось, и*

мне пришлось отказаться не только от высшего пилотажа, но и от полетов на боевых самолетах вообще… Вот так в 1962 году я прекратил свои полеты».

Очень похоже на историю отца. Ровно через два года после Е. Г. Пепеляева, в таком же, как он, возрасте, отец был списан с летной работы по такой же болезни уха — видимо, профессиональной.

Медицинские проблемы в «правительственной командировке»

Летчик 196-го иап Б. С. Абакумов тоже вспоминает: *«Сильно нас выматывали 8—10-кратные перегрузки… МиГи их выдерживали, а мы иногда теряли сознание. У американцев на каждый «сейбр» было 2 человека сменных летчиков. Работали они в противоперегрузочных костюмах. Наша повседневная экипировка напоминала наряд трактористов».*

Донимали также тяжелые климатические условия, высокие температура и влажность. Командир 64-го иак докладывал о состояния здоровья летчиков одной из дивизий: *«16 % нуждаются в срочном направлении на госпитальное лечение, 22 % подлежат направлению в госпиталь или санатории, 40 % имеют признаки утомления и только 22 % признаны здоровыми… Учитывая изложенное… после 3-месячной боевой работы целесообразно предоставлять летному составу отдых в течение одного месяца».*

Однако отец сводил разговор о медицинских проблемах к шутке, дескать, наибольший ущерб физической форме наносился в летной столовой изысками и обилием китайской кухни, из-за чего у летчиков стремительно увеличивался вес и росло артериальное давление. Кстати, в качестве «боевых ста грамм» в столовой были вино и коньяк практически в неограниченном количестве, но, по его словам, пилоты этим не злоупотребляли.

Тем не менее припоминаю, что отец говорил о каких-то медицинских препаратах, которые давали пилотам для поддержания сил. Упоминавшийся летчик Б. С. Абакумов пишет, что «*летал с медицинской поддержкой: каждый день вводили глюкозу внутривенно и кололи стрихнин и мышьяк попеременно. Многим… товарищам… давали тоже медицинскую поддержку. Вот ведь как нас вымотала эта реактивная авиация».*

Результаты воздушной войны в Корее

После того как отец, пробыв в Китае семь месяцев, вернулся в Союз, летчики последней смены состава 64-го корпуса продолжали вести бои еще пять месяцев до окончания войны — 27 июля 1953 года. По заключению историков, обстановка в воздухе в этот период оставалась напряженной, бои приняли локальный, затяжной характер и шли с переменным успехом.

Последний советский летчик в этой войне погиб 19 июля 1953 г., прикрывая от налета «сейбров» Супхун ГЭС — это был летчик 32-й иад лейтенант Н. П. Герасимчук, недавно прибывший с пополнением в 913-й полк. Считается, что на следующий день также летчики 32-й дивизии — заместитель командира эскадрильи 224-го иап капитан Б. Н. Сиськов и старший лейтенант В. И. Климов записали на боевой счет советской авиации последние победы в Корее. При заходе на посадку на аэродроме Дапу они отразили атаку пары «сейбров» 336-й эскадрильи. При этом один из американских пилотов, Кеннет Поленске, погиб, другой, Томас Селлерс, катапультировался.

Последний результативный воздушный бой в Корее состоялся 22 июля между китайскими и американскими летчиками 25-й эскадрильи. Один из МиГов в этом бою сбил будущий астронавт США, а тогда майор ВМС США Джон Гленн.

Более тридцати лет спустя, когда настала эпоха гласности и пустозвонства, прочитал в наших средствах массовой информации, что, по американским данным, соотношение побед и поражений в воздушных боях в Корее было 20:1 в их пользу. Сказал об этом отцу, и он усмехнулся:

— Обо всей войне в Корее не знаю, но наша дивизия до моего отъезда сбила 34 американских самолета и потеряла 8 своих.

— Известно, что количество побед всегда преувеличивают, иногда в разы.

— Это так, но только не в нашем случае. Были установлены немыслимо строгие требования к подтверждению сбитых самолетов, вплоть до представления их деталей с заводскими номерами для идентификации.

Отец, как обычно, говорил только то, что знал и что было на самом деле. А он знал о результатах воздушных боев своей дивизии, так как, по его словам, проверял пленки фотокинопулеметов (ФКП), которые летчики привозили из боя, и определял результативность их стрельбы.

Кстати, с этим связан один его рассказ: «Китайцы, которые стояли на одном с нами аэродроме, попросили помочь. Их летчики, вернувшись из боевого вылета, доложили о воздушном бое и сбитых самолетах противника, но на пленках ФКП якобы ничего не было. Я в их штабе посмотрел пленки и подтвердил, что на них действительно только серый фон и сетка прицела.

Через короткое время китайцы опять обратились с такой же просьбой. На этот раз я поехал не в штаб, а на стоянку самолетов к китайским летчикам, которые вернулись из вылета. Показали мне летчика, который, как он утверждал, сбил американца. Чтобы разобраться, спросил его: «С какого маневра пошел в атаку, с

какой дистанции и под каким ракурсом открыл огонь, как вышел из атаки?»

Китаец отвечал толково, только о дистанции говорил как-то невразумительно: «Близко, тунжа (товарищ), совсем близко. Моя стрелял, американ взорвался, его обломки попали мой самолет». На обшивке МиГа действительно были явно не пулевые отметины, и меня вдруг осенило. Я попросил лупу, через которую снова просмотрел кадры ФКП, и увидел… заклепки. Я не поверил своим глазам. То, что в кадре выглядело как серый фон, на самом деле было бортом американского самолета. То есть китаец стрелял в упор, потому что при стрельбе даже с близкой по нашим меркам дистанции атакуемый самолет целиком виден в прицеле.

Видимо, у китайца не хватало опыта, чтобы при ведении огня с большой дистанции брать упреждение и тем более работать с подвижной сеткой прицела. Но как он смог так близко подойти к американцу, чтобы атаковать его без этих ухищрений с прицелом, мне как летчику трудно было понять. Вот уж действительно «китайская работа».

Тем не менее в боевой практике советских летчиков также известны случаи атаки «в упор». Старший лейтенант Ф. П. Федотов из 216-й иад, сбив 26 сентября 1952 г. «сейбра», вспоминал: «*Когда же проявили при мне пленку ФКП, то долго искали цель. Дистанция была очень мала, самолет противника вышел размерами за кадры…В конце концов разобрались* ».

Но для китайских летчиков, наверное, это был привычный тактический прием воздушного боя. Заместитель командира 18-го гвардейского иап Герой Советского Союза подполковник А. П. Сморчков (12 побед в Корее) рассказывал: *«К нам на аэродром как-то шлепнулся* (приземлился) *китаец, выскочил из кабины… кричит: «Пленка! Пленка!»… Разрядили его фотопулемет, пленку проявили, а там такая «крепостина»* (B-29 «Суперфортрес» — «Суперкрепость»), *хоть заклепки считай!».*

При этом из истории Корейской войны известно, что к осени 1952 г. китайские летчики *«уже не были «мальчиками для битья», как это было раньше, приобрели боевой опыт в сражениях с американскими летчиками, и с каждым месяцем американцам победы над летчиками ОВА* (китайско-корейская Объединенная воздушная армия) *давались нелегко. Только в ноябре летчики ОВА одержали 15 побед над летчиками ООН».*

Возвращаясь к «драконовским» требованиям подтверждения сбитых самолетов, о которых говорил отец, следует отметить, что об этом вспоминают многие участники и исследователи корейских событий. Так, по словам летчика 518-го иап 216-й иад капитана М. И. Михина, ставшего в Корее Героем Советского

Союза (67 воздушных боев и 11 сбитых самолетов противника), *«для подтверждения факта уничтожения самолета нужно было располагать неопровержимыми доказательствами. Одних лишь снимков положения атакуемой цели в своем прицеле было недостаточно. Нужны были свидетельства очевидцев, а идеальный вариант — деталь со сбитого самолета, на котором должен быть заводской номер».*

Известно также, что летчикам не засчитывали сбитые самолеты, если они упали в реку Ялуцзян, а тем более в Корейский залив: нет обломков, значит, нет и сбитого самолета. Такие самолеты в лучшем случае заносились штабистами в графу «подбитые», а платили и награждали только за «сбитые».

Историк и публицист Ю. Мухин так прокомментировал гомерические победы американской авиации: *«Американцы пишут («Энциклопедия авиации», Нью-Йорк, 1977 г.), что их летчиками во время войны в Корее было сбито 2300 «коммунистических» самолетов, а потери американцев и их союзников составили всего 114 самолетов. Соотношение 20:1».* При этом, отмечает он, «*служба спасения 5-й американской воздушной армии, воевавшей в Корее, сообщает, что ей с территории Северной Кореи удалось выхватить более 1000 человек летного состава американских ВВС. А ведь это только те, кто не погиб в воздушном бою и кого не успели пленить северные корейцы… Это что, со 114 самолетов столько летного состава нападало?»*

Кроме того, возможно, одной из причин завышения американцами количества своих побед в воздухе являлась необыкновенная живучесть МиГов, о которой докладывал командир 64-го иак: *«В воздушных боях с американскими самолетами, вооруженными крупнокалиберными пулеметами, самолет МиГ-15 устойчив против разрушения и возникновения пожара в полете. Двигатель продолжает работать безотказно при серьезных повреждениях его агрегатов. Отдельные самолеты в боях получали до 30–50 пулевых пробоин и благополучно возвращались на аэродром».*

Это хорошо показал воздушный бой 16 сентября, в котором 32-я иад открыла боевой счет. Летчик 224-го полка майор П.И Каратаев, прикрывая аэродром Аньдун, сбил F-86, но попал под удар двух «сейбров». У его самолета было повреждено управление, заклинило в выпущенном состоянии тормозные щитки, взорвался керосиновый бак, половина лопаток турбины были выщерблены, остекление кабины выбито. Самолет превратился в мишень для противника и получил 120 (!) пробоин. П. И. Каратаев не покинул самолет и потом объяснил: *«Летит. Не падает. Зачем прыгать? В бронезаголовник, правда, стучат* (пули)

, но не пробивают», — и посадил самолет с пробитыми и спущенными покрышками шасси на аэродроме Дапу.

Можно представить, сколько побед записано американским летчикам, которые привозили из боя пленки ФКП, на которых ясно было видно, как от атакуемого МиГа «клочья летят». А советский летчик на этом МиГе возвращался на аэродром и через несколько дней после ремонта опять вылетал в бой.

По опубликованным советским данным, летчики 32-й дивизии за год воздушных боев в Корее сбили 79 самолетов противника и потеряли 58 своих. Погибли 16 летчиков. Наибольшее количество побед в дивизии — 7 — одержал командир эскадрильи 913-го иап капитан С. А. Федорец. 12 апреля 1953 г. в воздушном бою в районе Сапхун ГЭС, в котором участвовали все три полка 32-й иад, он встретился с самым результативным американским асом капитаном Мак-Коннелом. На счету американца к концу Корейской войны было 16 побед.

Капитан С. А. Федорец

Капитан Мак-Коннел

В том бою Семен Федорец сбил F-86, однако был атакован четверкой «сейбров» во главе с Мак-Коннелом, от очереди которого разлетелись остекление кабины и приборная доска на МиГе Семена. Однако он резким маневром ушел из-под удара американца и сам успел послать ему пушечную очередь. Мак-Коннелу удалось дотянуть до Корейского залива и катапультироваться. Другие «сейбры» продолжили атаку на подбитый МиГ, перебили ему тяги управления, и Федорец также катапультировался.

В результате этого боя Мак-Коннел записал на свой счет восьмую победу, а Федорец — пятую. «Сейбр» Мак-Коннела ему не засчитали, поскольку он упал в море, а пленка ФКП с записью атаки на него сгорела вместе с МиГом.

Всего за три года войны советская авиация сбила 1097 самолетов противника, потеряла 319 МиГов и 109 летчиков. Еще 153 самолета сбила зенитная артиллерия 64-го иак. Китайские и

корейские летчики сбили 271 американский самолет, потеряли 231 самолет и 126 летчиков.

Таким образом, авиация США, имея значительное численное и оперативно-тактическое преимущество, проиграла воздушную войну в Корее сталинским соколам. И не только по соотношению побед и поражений (3:1 в пользу 64-го иак), но и потому, что советская авиация выполнила свою главную задачу по прикрытию объектов на территории Северной Кореи и Маньчжурии. Генерал-лейтенант Слюсарев докладывал, что действия корпуса, *«несмотря на явное превосходство в силах ВВС США, не дали им возможности разрушить основные прикрываемые объекты и нанесли противнику значительные потери во всех родах авиации».*

Одну из основных причин этой победы показал упоминавшийся воздушный бой 13 апреля 1952 г. с участием В. А. Щипалова, в котором восемь МиГ-15 атаковали в три раза превосходящую по численности группу F-86, сбили одного из них, а *«остальные «сейбры» не приняли боя и вышли в залив».* Об этой особенности поведения противника писал Е. Г. Пепеляев: «*Лично я неоднократно наблюдал, когда после уничтожения их самолета в групповом воздушном бою американцы бой срочно заканчивали и выходили из него».*

По докладу генерал-лейтенанта С. В. Слюсарева, *«истребители противника, встречая активные действия наших истребителей, вступали в бой только при наличии выгодных тактических условий или при явном превосходстве в силах».* А советские летчики *«смело ввязывались в воздушную схватку, даже когда могли избежать ее, будучи в меньшинстве».* Хотя, по словам Е. Г. Пепеляева, *«мы вступили в бой с хорошо подготовленными к боевым действиям летчиками» .*

Закрыть тему о причинах победы советской авиации в воздушной войне в Корее можно словами упоминавшегося летчика М. И. Михина: *«Американцы по уровню подготовки ни в чем не уступали нашим. Некоторые были настоящими асами, особенно те, кто по истечении контракта заключал следующий и возвращался в Корею снова. Но ехали они за долларами, поэтому особенно старались не рисковать. Наши же дрались самоотверженно. Общий счет — в нашу пользу».*

Об участии в Корейской войне и о дороге домой

Чтобы правильно оценить участие отца в корейских событиях, следует иметь в виду, что это была война хотя и в интересах нашего государства по приказу его правительства, но на чужой земле, а не за честь, свободу и независимость Родины, как в 1941 году. Отец выполнил воинский долг, пополнил счет боевых вылетов и внес вклад в победу советской авиации в этой войне,

но, кажется, не был в ней активным бойцом. Официальных побед и «подтвержденных» сбитых самолетов противника на свой счет не записал.

И это понятно — он уже не был строевым летчиком в полках, которые непосредственно вели бои. Он входил в состав управления 32-й авиадивизии, когда она действовала с аэродромов второго эшелона, и поэтому в боевых действиях участвовал от случая к случаю.

Возможно, сказывалось и то, о чем писал Е. Г. Пепеляев: *«Что касается ветеранов Великой Отечественной войны…имевших большой боевой опыт и многие боевые награды, то, за редким исключением, они особенного желания воевать и агрессивности в воздушных боях не проявляли…Большинство опытных летчиков, находившихся в дивизии и корпусе, занимавших должности заместителей и помощников командира авиаполка, дивизии, корпуса, как правило, в воздушных боях не участвовали и на боевые задания не рвались».*

К сожалению, никогда не говорил с отцом на эти темы.

При отъезде из Китая отцу вручили медаль «Советско-Китайской дружбы» с приложением листа плотной красной бумаги, густо испещренной красивыми иероглифами. К этой бумаге был приколот другой листок, на котором отпечатано:

Удостоверение

Выдано Урвачёву Георгию Николаевичу за оказание братской помощи Советских специалистов в построении войск специальных родов Народно-Освободительной Армии Китая.

Председатель
Народно-революционного Военного комитета
Центрального Народного Правительства
Китайской Народной Республики.
Мао-Цзе-Дун 12 апреля 1953 г.

Медаль «Советско-Китайской дружбы»

Как видно, не только в летных книжках в этот период, но и в наградных документах записи не очень вразумительные.

В связи с приведенным выше заключением летчика М. И. Михина о том, что американцы приехали в Корею за долларами, следует сказать, что советские летчики тоже получали за выполнение «специального задания» дополнительную плату. Так, отцу в Союзе шла зарплата в рублях, и еще одну — в юанях — он получал в Китае. Поскольку она, вероятно из-за инфляции, исчислялась в миллионах, по его словам, у летчиков для ее получения имелись специальные чемоданчики. Помимо зарплаты, вспоминают летчики, *«платили за 30, 50, 80 и 120 боевых вылетов, за сбитые самолеты. Истребитель противника оценивался в 1,5 тыс. дореформенных рублей. Бомбардировщик дороже — 3 тысячи».*

Очевидно, по китайским ценам, зарплата летчиков была немалой. Отец вернулся с двумя огромными чемоданами-сундуками из кожи с китайскими товарами, причем высочайшего качества. Вместе с тем отец рассказывал, что если не все эти вещи, то большинство из них были куплены даже не в последний день, а в последнюю ночь пребывания в Китае.

По его словам, приказ об убытии в Союз поступил поздно вечером, накануне дня, когда надо было грузиться в поезд. В чемодане для зарплаты были юани, но магазины уже закрыты.

Отъезжающие разбудили хозяина большого магазина и стали отовариваться. Отец сказал этому хозяину, ошалевшему от неожиданной торговой удачи, что хотел бы сшить костюм, да вот — не успел. Тотчас с него была снята мерка, и к утру костюм был готов.

Путь предстоял долгий, и поэтому, прибыв на вокзал, летчики дали деньги китайскому коменданту с просьбой купить для них ящик водки. Когда поезд уже тронулся, на опустевшем перроне показались бегущие с ящиком два китайских солдата. Одна бутылка, брошенная ловким китайским солдатом, была поймана не менее ловким советским офицером, но другая разбилась о стенку набирающего скорость вагона. Однако на следующей железнодорожной станции советских летчиков ждал ящик водки без двух бутылок.

Скрытность пребывания советских летчиков в Китае и скоропалительный отъезд домой создали им некоторые затруднения на пограничной станции. Советских таможенников заинтересовали огромные кожаные чемоданы в руках молодых, крепких мужчин с военной выправкой, одетых в шикарные костюмы.

При досмотре в туго набитых чемоданах был обнаружен отнюдь не рядовой ширпотреб, включая меха и золотые ювелирные изделия. Вразумительных объяснений и документов от владельцев чемоданов таможенники получить не смогли, и один из них отправился к руководству. Получив, видимо, указания, он вернулся и, хмуро буркнув: «Предупреждать надо!» — попросил забрать чемоданы и пожелал счастливого пути.

Однако в это время появился летчик, у которого таможенники ранее изъяли один из чемоданов, поскольку их количество у него было больше положенного. Потерпевший потребовал вернуть ему и этот чемодан, поскольку вспомнил, что в нем лежит его табельный пистолет «ТТ». Таможенник махнул рукой в сторону одной из дверей: «Иди, ищи!» За дверью было огромное помещение, до потолка забитое чемоданами. Потерпевший страдалец задумчиво посмотрел на эту груду, тоже махнул рукой и пошел вместе со всеми к вагону.

Эхо Корейской войны

Через сорок лет мне в 1993 г. пришлось быть в США по делам службы. Когда в баре отеля «Red Lion» в Денвере, штат Колорадо, обсуждал эти дела с сотрудниками американских нефтяных компаний, один из них снисходительно, как мне показалось, сказал:

— В России многое изменилось, и теперь с вами можно иметь дело.

Захотелось вывести из себя этих самодовольных ребят, сбить с них спесь:

— Да, изменилось многое. В 1941 г. мой отец, военный летчик, убивал немцев, а теперь президент СССР назван лучшим немцем. В 1945 г. — отец победил в войне японцев, а теперь, оказывается, мы должны им за это свои острова отдать. В 1952 г. в Корее он воевал с американцами и тоже победил, а теперь мы вместе выпиваем и даже не подрались.

У моих собеседников вытянулись физиономии:

— Ну, с американцами не следовало бы воевать.

— Почему?

— Парни не виноваты, их послал президент.

— Мой отец тоже не сам туда попал. Только, джентльмены, ваши парни прилетели за 5 тысяч миль через Тихий океан бомбить несчастных корейцев, а мой отец прилетел за 100 миль из соседнего Уссурийска, чтобы их защитить.

Еще кое-что о связи моей жизни с Корейской войной я узнал в последние годы, когда стала появляться литература по ее истории. В этой литературе встретил фамилии летчиков — отцов ребят, с которыми я учился в школе: Володи Дунаева, Вити Назаркина, отец которого (командир звена 196-го иап) 12 апреля 1951 г. в знаменитом сражении у моста через Ялуцзян одержал победу над Б-29, а 20 мая сам был сбит, как предполагают, американским асом из 334-й авиационной эскадрильи капитаном Джеймсом Джабара, и катапультировался.

Узнал, как погиб отец Юры Шикунова — Иван Михайлович Шикунов, воевавший с моим отцом в одной дивизии (32-я иад, 535-й иап). Он был сбит 7 сентября 1953 г. над аэродромом Дапу, катапультировался, но приземлился со сломанными от перегрузки шейными позвонками. Предположительно его *«сбила пара 1-го лейтенанта Уиляма Пауэрса с ведомым 2-м лейтенантом Полем Кауту из 16-й аэ 51-го истребительного авиакрыла, либо пара капитана Джона Тейлора с ведомым 1-м лейтенантом Эдгаром Пауэллом из 335-й авиэскадрильи 4-го ИАКр».*

Мы тогда этого друг о друге не знали, поскольку были предупреждены отцами не вести разговоры об их участии в Корейской войне, которые, кстати, тоже об этом «не распространялись». Е. Г. Пепеляев пишет: *«Боязнь утечки информации о том, что в Корее воевали советские летчики, сопровождала и преследовала нас много лет после Корейской войны».*

* * *

После возвращения из Китая отец направился в Москву для получения от командования ВВС нового назначения. Как он рассказывал, ему были предложены достаточно высокие, в том числе «генеральские», должности, но не ближе Красноярска. Будучи москвичом, отвоевав три войны и прослужив несколько лет на Дальнем Востоке, он считал для себя возможным поставить условие: согласен на летную работу в любой должности, но не далее 100 км от Москвы, и получил назначение старшим летчиком-испытателем на Летно-испытательную станцию (ЛИС) Военной базы № 77…в Люберцах. Круг замкнулся, и отец оказался на люберецком аэродроме, где начинал службу в 1940 г. в 34-м истребительном авиационном полку.

О Люберецком аэродроме

Накануне войны отец со своим 34-м иап покинул Люберецкий аэродром, где остался «братский» 16-й полк. За время войны его летчики сбили 83 самолета противника. Значительная их часть на счету И. Ф. Голубина, И. Н. Заболотного и И. П. Шумилова, которые в один день 4 марта 1942 г. стали Героями Советского Союза. Голубин и Заболотный в том же 1942 г. погибли. Полковник Шумилов в 1961 г. уволился из Армии и вернулся на люберецкий аэродром заместителем командира Летно-испытательной станции.

В июле — августе 1941 г. на базе части эскадрилий 16-го и 34-го полков на Люберецком аэродроме были сформированы 17-й и 35-й иап, переданные соответственно Ленинградскому фронту и ПВО Ленинграда. В 1943 г. эти полки стали 103-м и 146-м гвардейскими.

Но вскоре новые авиаполки потребовались под Москвой. Для отражения немецкого наступления на Москву и поддержки контрнаступления Красной Армии с Люберецкого аэродрома в течение трех месяцев с ноября 1941 г. действовал 438-й иап на самолетах ЛаГГ-3, а с декабря — 299-й штурмовой авиационный полк на Ил-2.

В ходе Вяземской воздушно-десантной операции во второй половине января 1942 г. в Люберцы передислоцировалась 214-я воздушно-десантная бригада. В ночь на 17 февраля 1942 г. из ее состава была произведена выброска под Ржевом около 500 парашютистов.

С октября 1943 г. и до 1947 г. на Люберецком аэродроме действовала Высшая офицерская школа воздушного боя ВВС Красной Армии. За это время подготовку в школе получили 589 летчиков фронтовой авиации, и 43 из них стали Героями Советского Союза.

Кроме того, в ангарах аэродрома размещались самолеты

летчиков-инспекторов по технике пилотирования Инспекции ВВС Красной Армии. Старший лейтенант В. И. Сталин в июне — августе 1941 г. был одним из этих летчиков-инспекторов, а в сентябре стал начальником Инспекции.

В мае 1942 г. по его приказу в Люберцы был перебазирован 434-й иап для укомплектования лучшими фронтовыми летчиками, способными на равных бороться с любыми пилотами люфтваффе. Начиная с июня полк трижды вылетал на фронт и возвращался в Люберцы на доукомплектование и переформирование. В сентябре в составе полка на фронт вылетели Степан Микоян и его младший брат Владимир, который там погиб.

Через месяц полк вернулся в Люберцы, 22 ноября был преобразован в 32-й гвардейский, а на следующий день окончательно покинул Люберецкий аэродром. В последующих боях полк получил наименование «Виленский», был награжден орденами Ленина и Кутузова. После войны базировался в Кубинке и в 1950–1967 гг. принимал участие во всех воздушных парадах в Москве. В 1962 г. побывал на Кубе, воевал в Афганистане.

В сентябре 1942 г. на Люберецкий аэродром в распоряжение полковника В. И. Сталина перелетел 19-й Краснознаменный истребительный авиаполк, который после перевооружения на самолеты Ла-5 в январе 1943 г. был направлен на фронт и к концу войны стал 176-м гвардейским истребительным Проскуровским Краснознаменным орденов Кутузова и Александра Невского авиационным полком. Преемниками званий и наград полка в соответствии с директивой Генерального штаба от 1992 г. стал Центр показа авиационной техники в Кубинке, которому в 1993 г. было присвоено имя И. Н. Кожедуба. В составе Центра — пилотажные группы «Русские витязи» и «Стрижи».

В 1942–1943 гг. в Люберцах после комплектования и переформирования готовились к отправке на фронт истребительные авиаполки. Так, в январе, а затем в октябре 1942 г. на Люберецкий аэродром прибывал 169-й иап, который здесь был перевооружен сначала на ЛАГГ-3 и потом — на Ла-5. В 1943 г. полк стал 63-м гвардейским, затем получил почетное наименование «Виленский» и награжден орденом Кутузова.

В феврале — апреле 1943 г. в Люберцы прибыли 43-й Краснознаменный, 402-й и 812-й истребительные авиаполки формируемого полковником Е. Я. Савицким 3-го истребительного авиакорпуса. В ходе войны каждый из этих полков за отличие в боях был удостоен почетного наименования «Севастопольский», стал Краснознаменным и награжден орденом Суворова, а

Е. А. Савицкий — дважды Героем Советского Союза и генерал-лейтенантом, а впоследствии — маршалом авиации.

402-й иап, который по количеству сбитых самолетов противника считался самым результативным авиаполком ВВС СССР, в 1949 г. был переименован в 968-й ИАП, а в 1992 г. — перебазирован в Липецк, где стал исследовательско-инструкторским смешанным авиационным полком 4-го Центра боевого применения и переучивания летного состава им. В. П. Чкалова.

Во второй половине 1940-х годов на Люберецком аэродроме был создан аэропорт, из которого выполнялись регулярные пассажирские, почтовые и грузовые авиарейсы до того, как была увеличена пропускная способность аэропортов в Быково и Внуково.

С 1947 г. на Люберецком аэродроме базировались 229-й и 600-й военно-транспортные авиаполки на самолетах Ли-2 из 4-й авиационной дивизии особого назначения и штаб этой дивизии. В 1948 г. полки переучились на Ил-12. Впоследствии в Люберцах остался только 229-й втап, который в 1958 г. уже на Ил-14 передислоцировался в г. Иваново.

Также в 1947 г. в Люберцы перебазировалась Центральная научно-экспериментальная база по ремонту материальной части ВВС Красной Армии (ЦНЭБ), скрывавшаяся по обычаям того времени под наименованием Военной базы № 77, на ЛИС которой получил назначение отец.

Ко времени его прибытия Люберецкий аэродром превратился в «тихую гавань», где стояли самолеты ЛИС: биплан Ан-2, полотняный полутороплан Як-12 и заслуженные ветераны транспортной авиации, спроектированные и построенные в конце 30-х — начале 40-х годов, — Ли-2, Си-47 и Ил-12. Их задачей было летное обеспечение работ ЦНЭБ по разработке технологий и повышению научно-технического уровня ремонта авиационной техники.

* * *

Возможно, «тихая гавань» Люберецкого аэродрома — это было то, что требовалось отцу после бурных лет в истребительной авиации с тремя войнами и освоением реактивной техники. Во всяком случае, через полгода после возвращения из Китая в его летной книжке первая запись на Люберецком аэродроме — полеты на самолете, на который он год назад в Приморье «сел и полетел» самостоятельно без провозных и контрольных полетов:

22.08.53, Як-12. Облет самолета после ремонта, 3 полета, 43 минуты.

Известно, что облет самолета — это испытательные полеты по специальной программе для проверки его готовности к эксплуатации после ремонта, сборки, регламентных работ, длительной стоянки, получения из другой части и в ряде иных случаев. По установленному порядку облет выполняется наиболее опытными, подготовленными летчиками авиачасти.

Многоцелевой самолет Як-12

Из летной книжки видно, что в ходе этих первых вылетов отец «попутно» прошел проверку техники пилотирования:

22.08.53, Як-12, ясно, видимость 4–6 км, ветер встречно-боковой 7–9 м/сек, поверка техники пилотирования по кругу: взлет, набор высоты, развороты, затем построение маршрута, планирование, заход, расчет на посадку и посадка. Осмотрительность — без замечаний, эксплуатация самолета — грамотно. Общая оценка — отлично.

Начальник ЛИС Военной базы № 77 гвардии подполковник Гаврилов.

Через день он вновь знакомится с районом базирования аэродрома, на котором тринадцать лет назад начинал свою службу военным летчиком:

24.08.53, Як-12. Облет района, маршрут Люберцы — Монино — Измайлово — Пушкино — Лобня — Павшино — Остафьево — Люберцы, 1 полет, 1 час 27 минут.

После этого до конца года в сентябре — декабре почти шестьдесят полетов на Як-12, как записано в летной книжке, *«по спецзаданию в Чкаловский»,* где, как известно, расположен НИИ ВВС. Туда и обратно — 40 минут, иногда дважды в день. Думаю, что «спецзадание» означает перевозку мелких грузов, почты, пассажиров, то есть отец начал работать буквально «воздушным извозчиком».

1954 год

В наступившем году челночные полеты на Як-12 между Люберцами и Чкаловским продолжались. Но вскоре отец получил в свое распоряжение истребитель, хотя поршневой и учебно-тренировочный, но старый знакомый:

09.04.54, Як-11. Перегон самолета по маршруту Ленинград — Калинин — Люберцы, 2 полета, 2 часа 39 минут.

После этого рутинные перелеты на Як-12 в Чкаловский чередуются с полетами на Як-11. Но кроме них на аэродроме стоят транспортные самолеты различных типов, которые надо освоить. Отец начал с многоцелевого грузо-пассажирского биплана «Аннушка», обладавшего прекрасными взлетно-посадочными характеристиками и надежностью:

20.05.54, Ан-2. Полет по кругу и в зону, 8 полетов, 1 час 35 минут.

Многоцелевой самолет Ан-2

15 июля у него большой авиационный день, и в течение почти двух часов на Ан-2 он выполнил 8 полетов по кругу, и в том числе:

15.07.54, Ан-2, левое сиденье, днем. Поверка техники пилотирования по кругу в простых метеоусловиях… Общая оценка — отлично.

Разрешаю самостоятельные полеты и перелеты для перевозки грузов и пассажиров днем в простых метеоусловиях при высоте облаков — 100 м, видимости — 1000 м, ветер — до 15 м/сек.

Начальник ЛИС Военной базы № 77 Гаврилов.

После этого «обязательная программа»:

15.07.54, Ан-2. Перелет Люберцы — Чкаловский и обратно, 2 полета, 40 минут.

Вернувшись *«обратно»,* пересел на Як-11, совершил на нем 4 полета и над Люберецким аэродромом выполнил высший пилотаж, который здесь не видели по крайней мере с 1947 г., когда в Люберцах была закрыта Высшая офицерская школа

воздушного боя Красной Армии и остались только самолеты военно-транспортной авиации:

15.07.54, Як-11, передняя кабина, день, поверка техники пилотирования в зоне (упр. № 1 КБП ИА рс-52) и по кругу, метеоусловия: облачность — 9 баллов, видимость — 4 км, высота (нижнего края облачности) *2000 м…*

Учебный и спортивный самолет Як-18

Отец после полутора лет перерыва, думаю, с удовольствием кувыркался в небе, выполняя штопор, перевороты, петлю, иммельман, боевой разворот, бочки, спираль, виражи, и начальник ЛИС гвардии подполковник Гаврилов пишет в летной книжке: *Общая оценка — хорошо, круг — отлично.*

Подумать только, опять полет по КБП ИА — Курсу боевой подготовки истребительной авиации. Однако через неделю уже другая песня под названием КБП ТА — Курс боевой подготовки транспортной авиации:

22.07.54, Ан-2. Полеты по кругу и в зону по упр. № 15 и 16 КБП ТА-52, 4 полета, 51 минута.

Затем до осени десятки полетов на Ан-2, Як-11 и Як-12 по кругу, в зону, полеты в Чкаловский, Остафьево, где в 14 км от Москвы располагался отдельный транспортный полк Дальней авиации, а также на аэродромы Балашовского военного авиационного училища летчиков для транспортной авиации (Саратовская область) и Военно-воздушной академии в Монино. Кроме того, вновь вылет на новом типе самолета:

25.08.54, Як-18. Полет по кругу и в зону, 2 полета, 35 минут.

Один из этих полетов записан в разделе летной книжки «VI. Проверка техники пилотирования и элементов боевого применения»:

25.08.54, Як-18, 1-ая кабина, день, видимость 4–6 км,

облачность 8 баллов, ветер 6–8 м/сек, боковой справа. Взлет, набор высоты, развороты, левый и правый виражи 30є, штопор, левая и правая спирали. *Общая оценка — отлично. Старший инспектор летной проверки летного состава Управления ВУЗ (*высших учебных заведений *) ВВС подполковник Городецкий.*

В 1950–1970 гг. на этих двухместных самолетах проходил обучение весь летный состав ВВС, ГВФ и ДОСААФ. В самолетном спорте на нем были установлены 9 мировых и 14 всесоюзных рекордов. Обращает на себя внимание то, что отец выполнил пилотаж на Як-18 с оценкой «отлично», вылетев на нем самостоятельно после одного тренировочного 20-минутного полета.

Тем не менее полученный налет — всего 35 минут — явно недостаточен для проведения на этом самолете испытаний, для которых он предназначен. Поэтому в последующие три дня он выполнил на нем еще 6 полетов с заданием: *«Для налета времени перед испытаниями»* , налетав более 7 часов.

Но пока, в сентябре, несколько сакраментальных полетов на Ан-2 и Як-12 в Чкаловский и вылет на очередном новом типе транспортного самолета:

11.09.54, Ли-2. Полеты по кругу и в зону, упр. 2 и 3 КБП ТА-52, 4 полета, 55 минут.

Грузо-пассажирский самолет Ли-2

Ли-2 — американский грузо-пассажирский самолет DC-3 фирмы «Douglas», который выпускался в СССР по лицензии с 1940 г. и мог перевозить до 27 пассажиров, отличался экономичностью, надежностью и неприхотливостью в эксплуатации. Летчики говорили: «Не надо только ему мешать летать».

До конца месяца еще несколько полетов на Ли-2 по курсу боевой подготовки транспортной авиации и «*по спецзаданию* » на аэродром тяжелой бомбардировочной авиации в г. Энгельсе

Саратовской области.

Поскольку пилот набрал необходимый налет и готов к испытаниям на Як-18, следовало подготовить самолет:

29.10.54, Як-18. Облет самолета после постановки аппаратуры. 1 полет, 20 минут.

Но первый испытательный полет на «Аннушке»:

25.11.54, Ан-2. Полет на испытание авиационной техники по специальной программе, 1 полет, 3 часа 25 минут.

После этого настал час давно готового Як-18:

25.11.54, Як-18. Полет на испытание по специальной программе, 1 полет, 25 минут.

Затем еще два полета на этом самолете с таким же заданием.

1955 год

В январе — марте 26 полетов для испытания авиационной техники на Як-18 с общим налетом более 12 часов. Одновременно дальнейшее освоение имевшихся в ЛИС типов самолетов:

1.02.55, Си-47. Проверка техники пилотирования по системе ОСП, упр. 39 КБП ТА-52, 1 полет, 31 минута.

Си-47 — самолет, производившийся в США серийно до 1945 г. — военно-транспортный вариант коммерческого грузо-пассажирского самолета DC-3.

1955 г. Теплый Стан. УТЦ. Вертолет Ми-4

В апреле отец отправился в Теплый Стан, где располагался учебно-тренировочный центр по переучиванию военных летчиков на вертолеты (УТЦ). Здесь он осваивает вертолет Ми-4 — принципиально новый для него тип летательного аппарата, полетам на котором надо начинать учиться «с нуля» — самолетный опыт здесь малопригоден. Поэтому в первые три недели он с инструктором выполнил 30 вывозных полетов с общим налетом 2 часа 45 минут и только после этого получил допуск к самостоятельному вылету:

28 апреля 1955 г. сиденье летчика. Проверка техники пилотирования на вертолете Ми-4 в простых условиях… Общая оценка «Отлично».

Разрешаю самостоятельный вылет на вертолете Ми-4 днем в

простых метеоусловиях. Командир в/ч 10370 (УТЦ) *гвардии полковник Прокопенко.*

Из этой записи видно, что самостоятельный вылет на вертолете разрешил командир УТЦ Ф. Ф. Прокопенко, с которым, уверен, отец быстро нашел общий язык как с бывшим летчиком-истребителем, тем более что в биографиях обоих были точки соприкосновения.

Летчик Ф. Ф. Прокопенко

Ф. Ф. Прокопенко (1916–2007), после семилетки поступил в аэроклуб и затем пять лет был инструктором в аэроклубах ОСОАВИАХИМа. В 1938 г. направлен в Качинскую школу летчиков, после окончания которой был оставлен в ней инструктором и в этом качестве участвовал в обучении летной работе Василия Сталина, когда тот был курсантом школы.

Заслуженный военный летчик СССР Герой России Ф. Ф. Прокопенко

Видимо, поэтому в июне 1942 г. начальник Инспекции ВВС полковник В. И. Сталин, комплектуя в Люберцах «особый» 434-й иап, о котором уже рассказывалось, включил в его состав девять инструкторов Качинской школы и в их числе старшего лейтенанта Прокопенко. Впоследствии сын вождя сам командовал этим полком некоторое время, и в этот период Прокопенко

дважды спасал безрассудного в бою командира полка — *«выбивал у него из-под хвоста «мессеров»* . В связи с этим В. И. Сталин подарил спасителю свой портрет с надписью: *«Жизнь — это Родина. Спасибо за жизнь. За жизнь обязан тебе»* .

Сам Федор Прокопенко в 1943 г. при вынужденной посадке получил тяжелейшие травмы и был списан с летной работы. Однако, будучи на штабной работе, всеми правдами и неправдами добился права летать по служебным делам на У-2, но сразу после Победы он был уволен из армии в запас.

Всего за время войны Прокопенко выполнил 126 боевых вылетов и официально сбил 9 самолетов противника, хотя, как и отец, по поводу своих «подтвержденных» побед считал, что их не менее шестнадцати. Но, в отличие от отца, находясь под крылом В. И. Сталина, награды получал исправно: орден Ленина, три ордена Красного Знамени, два — Красной Звезды.

Прокопенко вернулся в ОСОАВИАХИМ начальником Подольского аэроклуба и в 1947 г. получил допуск к летной работе. В 1949 г. его вновь призвали в армию, он служил в подразделениях боевой подготовки ВВС, затем заместителем командира отдельного вертолетного полка, а с 1952 г. — начальником УТЦ. Уйдя в 1976 г. в запас, работал в ОКБ М. Л. Миля, где наверняка вновь встретился с отцом, который к тому времени работал на Летно-испытательной стации этого ОКБ.

Кажется, и характеры у них были схожие. Маршал авиации Герой Советского Союза И. И. Пстыго писал о Прокопенко: *«Человек твердых убеждений и жизненной позиции, он умеет отстоять свое мнение, считается только с убедительными доказательствами и доводами…Он хоть и колючий, но приятный, деловой и обстоятельный собеседник»* . Прямо психологический портрет отца. И голоса у обоих с хрипотцой.

Федор Федорович Прокопенко был Заслуженным военным летчиком СССР (1967), Героем России (1997) и написал книгу с очень точным названием: «Вся жизнь в авиации. (Записки неугомонного летчика)».

* * *

В последующую неделю еще 31 тренировочный и 5 контрольных полетов с общим налетом 4 часа 34 минуты, после чего «выпускной» зачетный полет:

6 мая 1955 г., сиденье летчика. Проверка техники пилотирования на вертолете Ми-4 в простых метеоусловиях по упражнению № 14 КБП ДТАВ-52. Выполняется руление,

вертикальный взлет, висение на высоте до 10 м, переход на поступательное движение, набор высоты и горизонтальный полет, развороты, виражи с креном 30є, полет на режиме самовращении, гашение скорости и зависание. *Общая оценка техники пилотирования в объеме первой задачи КБП-ДТ АВ-52 — «отлично». Заместитель командира в/ч 10373* (УТЦ) *полковник Маслов.*

Летчик И. В. Маслов

Заместитель командира УТЦ полковник Маслов, который проверял технику пилотирования отца на вертолете Ми-4 в зачетном полете, — также бывший летчик-истребитель, Герой Советского Союза. Он пришел в авиацию, как и отец: после семилетки учеба в фабрично-заводском училище в Москве, работа слесарем на заводе и одновременно занятия в аэроклубе. На год позже отца окончил Борисоглебскую школу летчиков. Воевал в ПВО Ленинграда, затем на других фронтах. Совершил 342 боевых вылета, сбил 23 самолета противника лично и 18 — в групповых воздушных боях.

Герой Советского Союза И. В. Маслов

В одном из представлений к награждению характеризовался как *«большого хладнокровия, трезвого рассудка и высокого мастерства летчик-истребитель и боевой командир эскадрильи».* Иван Васильевич Маслов был одним из первых, кто осваивал вертолеты. В 1948 г., будучи подполковником и командиром отдельной эскадрильи вертолетов Ми-1, продемонстрировал этот вертолет И. В. Сталину, приземлившись во дворе его дачи в Сочи. Сталин новинку оценил, и Маслов покинул Сочи полковником, а вслед ему полетело распоряжение начать формирование

вертолетных полков и командиром первого из них назначить И. В. Маслова. Его заместителем стал Ф. Ф. Прокопенко. В 1952 г. они поменялись местами — Прокопенко был назначен начальником УТЦ, а Маслов его заместителем. В 1960 г. уволен из армии в запас.

* * *

Став вертолетчиком, отец вернулся в Люберцы, где вертолетов пока не было. Поэтому, выполнив в течение месяца более двадцати полетов на Ан-2, Як-11 и Як-12 для облета самолета, тренировки и проверки техники пилотирования, а также 5 полетов на Як-18 для испытания авиационной техники, он на Ан-2 дважды слетал в Казань на вертолетный завод, вероятно, по вопросу получения на нем Ми-4 для ЛИС.

На следующий день после возвращения из Казани отец выполнил полеты, связанные, видимо, с двумя документами, которые нашлись в его бумагах. Это «Трудовое соглашение» от 4 июня 1955 г. между директором завода п/я 3095 Мурашовым И. А. — *«Заказчиком»* и летчиком-испытателем в/б-77 Урвачёвым Г. Н. — *«Исполнителем»* о том, что *«Исполнитель»* проведет на самолете Як-18 прочностные испытания пяти воздушных винтов, а *«Заказчик»* заплатит *«Исполнителю»* за эту работы три тысячи рублей.

К Трудовому соглашению приложен Акт от 17 июня о законченных в установленный срок испытаниях пяти винтов в соответствии с утвержденной программой. Однако согласно летной книжке на Як-18 в июне выполнено только 3 полета:

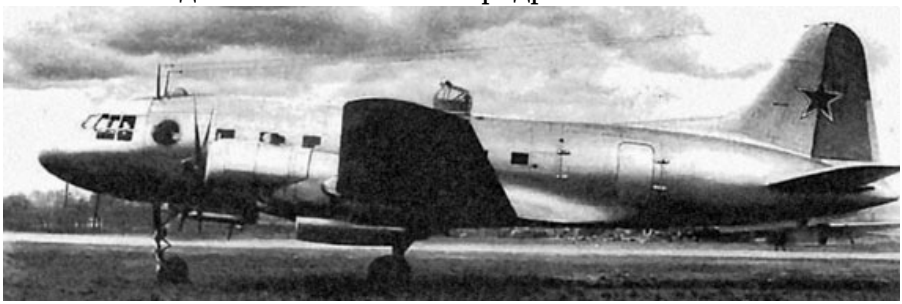
3.06.55, Як-18. Испытание авиационной техники по специальной программе, 3 полета, 1 час 57 минут;

То есть программа полетов выполнена до заключения Соглашения, а за три полета испытать пять винтов, очевидно, нельзя. Это подтверждает тезис о том, что официальные документы не вполне адекватны реальной жизни.

22—28 июня перелет на Ан-2 через Пензу в Казахстан и Узбекистан: Актюбинск — Джусалы — Ташкент — Актюбинск. Полагаю, что такой перелет на самолете «местных авиалиний», в экипаже которого нет даже штурмана, незаурядное предприятие.

В течение недели 33 летных часа за штурвалом в полете по незнакомому маршруту над Европейской равниной, Приволжской возвышенностью и Оренбургскими степями, над горами Мугоджары, Туранской низменностью, пустыней Кызылкум и предгорьями Памира. Более 6000 км на высоте всего несколько

сотен метров и со скоростью не более 200 км/час. Ежедневные взлеты и посадки на незнакомых аэродромах.



Грузо-пассажирский самолет Ил-12

После возвращения в июле многочисленные учебно-тренировочные полеты на всех освоенных типах самолетов и их облет. А 27–30 июля перелет на Си-47 в Саратовскую область: на Разбойщину — тогда один из аэродромов Центра боевого применения ВВС, а также на уже знакомые аэродромы Энгельса и Балашова. Кроме того, убедившись, наверное, что дальние перелеты на Ан-2 нецелесообразны, отец получил формальный допуск к полетам на Си-47, на котором летал уже полгода:

4.08.55, Си-47 л/с (левое сиденье). Поверка техники пилотирования по кругу и в зоне упр. № 13–14 КБП-ТА-52…Общая оценка — отлично.

Вывод: допустить к полетам на самолете Си-47 в простых метеоусловиях.

Инспектор-летчик в/ч 35460 подполковник Рыбин.

С этим допуском 18–21 августа летит на Си-47, как и месяц назад на Ан-2, в Джусалы, Ташкент, но уже с меньшим количеством промежуточных посадок, и полетное время сократилось до 25 часов.

После этого освоение еще одного имевшегося в ЛИС типа транспортного самолета — Ил-12, более современного, чем Си-47. Он за два дня выполнил на нем 12 тренировочных полетов и тринадцатый — зачетный:

6.10.55, Ил-12, л/с, день. Проверка техники пилотирования в простых метеоусловиях…Общая оценка — отлично.

Вывод: допустить к самостоятельным полетам на с-те Ил-12 днем в простых метеоусловиях. Инспектор-летчик в/ч 35460 подполковник Рыбин.

В ноябре подполковник Урвачёв Г. Н. был назначен начальником ЛИС и продолжал много летать. В декабре 4 полета на Ми-4 для испытания авиационной техники по специальной программе и 6 — на Ил-12 — для его облета.

Летная книжка летчика подполковника Урвачёва Георгия Николаевича начата — 1 января 1956 г., закончена — 28 декабря 1958 г. Смешанная испытательная авиационная эскадрилья НИИ ЭРАТ ВВС

1956 год

В начале года облет практически всего самолетного парка ЛИС, а также интенсивные инструкторские и учебно-тренировочные полеты по курсу боевой подготовки транспортной авиации на Ил-12, Ан-2 и Ли-2.

В марте началась эпопея международного характера в Кубинке:

2.03.56, Як-18. Перелет Люберцы — Кубинка. 1 полет, 1 час 10 минут.

Это один из основных аэродромов ВВС Московского военного округа, на котором в те времена периодически устраивались показы авиационной техники для руководителей СССР и, по их приглашению, иностранным государственным деятелям. В тот раз в Кубинке загодя началась подготовка показательных полетов для премьер-министра Афганистана, на которых отцу предстояло выполнить пилотаж на Як-18.

Среди его бумаг нашелся документ: *«Задание на полет на самолете Як-18»* , подписанный командиром в/ч 78447 гвардии полковником Широбоковым и утвержденный 7 марта 1956 г. помощником командующего ВВС Московского военного округа генерал-майором авиации Сухачевым.

В задании подробная программа пилотажа — «*полет в зону»,* с указание высоты и скорости ввода и вывода самолета при выполнении фигур этого пилотажа: виражей, переворотов влево и вправо, нескольких петель и полупетель Нестерова, двойных переворотов (бочек) вправо и влево. Весь комплекс должен быть выполнен на высоте всего 500–700 метров.

Кроме того, заданием предусмотрен *«Второй вариант: полет по кругу»* , в соответствии с которым после четвертого разворота с высоты 200 м при снижении до 100 м следует разгон до максимальной для Як-18 скорости 250 км/час, проход на этой высоте и скорости над стартом и посадка с разворота на 90 градусов.

Наверное, для участия в подготовке этих полетов отец еще четыре раза слетал на Ан-2 в Кубинку. Затем вылетел туда на неделю на Як-18, 4 мая выполнил демонстрационный пилотаж («*полет в зону* ») и вернулся в Люберцы:

28.04.56, Як-18. Перелет Люберцы — Кубинка, 1 полет, 35 минут;

4.05.56, Як-18. Полет в зону и перелет Кубинка — Люберцы. 2 полета, 55 минут.

По словам отца, после полета он был представлен премьер-

министру, а затем один из генералов, отведя его в сторону, спросил:

— Урвачёв, почему скривились, когда премьер пожимал вам руку?

— Увидел, что у него воротничок рубашки несвежий.

Похоже, что это так и было — он не терпел неряшливости в людях и был брезглив к ее проявлениям. Сам был всегда тщательно выбрит, подстрижен, и его одежда могла быть не новой или немодной, но всегда — выстиранной, вычищенной, выглаженной. Это было свойство не чистюли, а кадрового офицера и строевого командира, а также заслуга моей мамы. В его аттестации в это время отмечалось: *«Военная выправка отличная»* .

Надо сказать, что в тот день отцу пришлось еще раз вернуться в Кубинку, но уже на Ан-2, видимо, чтобы забрать там и доставить в Люберцы помогавших ему сотрудников ЛИС:

4.05.56, Ан-2. Перелет Люберцы — Кубинка — Люберцы. 2 полета, 1 час 5 минут.

Сразу после возвращения из Кубинки испытательный полет с более точным, чем обычно, указанием задания в летной книжке:

5.5.56, Ли-2. Испытание выпуска антенны, 1 полет, 50 минут.

Потом полеты для испытания авиационной техники на Ми-4 и еще одна запись с точным указанием задания:

27.8.56, Як-11. Испытание прицельной станции с самолетом Ил-12, 1 полет, 1 час 25 минут.

До конца года еще несколько испытательных полетов на вертолете Ми-4 и череда учебно-тренировочных и инструкторских полетов. На Ан-2 и Ли-2 перелеты на знакомые уже аэродромы в Чкаловский, Монино и Балашов, а также в Воронеж, на летно-испытательную базу авиазавода в Луховицах, в Сызранское военное авиационное училище летчиков и в Барановичи — аэродром базирования авиачастей и самолетов авиаремонтного завода.

Но основное время в этот период занимали длительные перелеты по аэродромам авиачастей на Ил-12. Сначала, с 17 июля до 4 августа, отец полетел через Воронеж и Кирсанов на Украину, в Белоруссию и Ленинградскую область с посадками в Полтаве, Миргороде, Лиманском, Львове, Бобруйске, Зябровке, Мачулищах, Барановичах, Шаталове, Гатчине, Ропше и Пушкине.

А затем, с 4 декабря, месячный перелет на Украину, в Грузию, Азербайджан, Туркмению, Узбекистан и Казахстан: Киев — Одесса — Лиманское — Запорожье — Веселое — Адлер — Тбилиси — Далляр — Баку — Красноводск — Мары — Ташкент — Фергана — Ташкент — Джусалы — Актюбинск — Воронеж.

В ходе перелета новый, 1957 год отец встретил в Фергане. Однако до этого, 20–21 декабря, он приземлялся в Мары — городе, основанном 2500 лет назад на месте, где река Мургаб исчезает в песках пустыни Каракумы.

Аэродром Мары-1

То есть отец побывал в древнем городе Мары за 13 лет до того, как я, призванный из запаса на два года, прибыл туда лейтенантом для прохождения службы старшим техником-синоптиком в 156-м истребительном авиационном полку 17-й дивизии 12-й Отдельной армии ПВО, который стоял на аэродроме ПВО — Мары-2. А отец, наверное, садился на аэродроме ВВС — Мары-1, где я часто бывал у друзей, служивших в тамошнем 188-м иап. Летчики этого полка в 1970 г. готовились к вылету в Египет для оказания помощи по авиационному прикрытию Ассуанской плотины и других важных объектов.

Автор на аэродроме Мары-1

В связи с этим на аэродроме Мары-1 клубилось начальство всех рангов, а на КП полка была установлена «кремлевская вертушка» — телефон для прямой связи с еще более высоким начальством. На аэродроме появились самолеты МиГ-21МФ, окрашенные в желто-коричневый пустынный камуфляж без опознавательных знаков. Приходилось видеть построение личного состава полка, одетого в одинаковую гражданскую одежду.

В это время на аэродроме в курилке у КП можно было

увидеть беседующего с солдатами трижды Героя Советского Союза генерал-полковника авиации И. Н. Кожедуба, а на стоянке самолетов среди летчиков — командующего ВВС Туркестанского военного округа, генерал-лейтенанта авиации Алексея Микояна. Он, как уже отмечалось в этих записках, вместе с сыновьями высокопоставленных государственных деятелей страны Львом Булганиным и Александром Щербаковым начинал летную службу во время войны в 12-м гвардейском истребительном авиаполку Московской ПВО. Там же в это время служили его старший брат Степан, а также бывшие однополчане отца по 34-му иап Андрей Шокун и Сергей Байков.

В авиации считается, что летные происшествия и прочие неприятности, как правило, случаются в присутствии начальства — «феномен начальника». Сказался этот «феномен» или сложность и напряжение подготовки полка, но в ходе ее произошло три авиакатастрофы, в том числе две — со «спарками» МиГ-21У. Полеты продолжались с короткими перерывами на похороны погибших летчиков в соответствии с Уставом внутренней службы Вооруженных Сил СССР.

В Мары-1 не раз приземлялись самолеты Ил-14 из Люберец с бывшими экипажами отца, который иной раз передавал с ними для меня записки, и я пользовался случаем послать что-нибудь родителям. Например, арбузы и дыни в ящике из-под какого-нибудь самолетного агрегата.

1957 год

В начале года отец повышает уровень летной подготовки на Ил-12:

28.01.1957, Ил-12, левое сиденье, облачность 10 баллов, Н — 150–200 м, видимость — 1 км, снег, дымка. Проверка техники пилотирования днем по ОСП с заходом на посадку методом «большой коробочки» упр. 79 КБП ТА-52…

Общая оценка — отлично.

Вывод: допустить к полетам в сложных метеоусловиях высота облачности 100 м, видимость — 1000 м.

Инспектор техники пилотирования в/ч 35460 подполковник Рыбин.

Начальник Летно-испытательной станции — летчик-испытатель подполковник Г. Н. Урвачёв

22 марта через Гатчину и Вильнюс он летит в Германию: Берлин и Ной-Вельцов, где пробыл более двух недель, видимо, в отдельном разведывательном авиационном полку, который там базировался. Затем по маршруту Берлин — Бриг — Вильнюс 20 апреля вернулся в Люберцы. В дальнейшем отец нередко будет летать в Германию, Польшу и Венгрию на аэродромы авиационных частей советских ВВС.

В июне он простился с истребительной авиацией, выполнив последний в своей летной карьере полет на учебно-

тренировочном истребителе:

13.06. Як-11. Тренировочный полет в зону, 1 полет, 30 минут.

В августе Военная база № 77, то есть ЦНЭБ, была преобразована в Научно-исследовательский институт эксплуатации и ремонта авиационной техники (НИИ ЭРАТ) ВВС — головной в области повышения ее надежности и боевой эффективности. Институт вел разработку новых форм и методов технической эксплуатации и ремонта авиатехники, исследование причин ее отказов и повреждения, а также проведение экспертизы и расследования авиационных происшествий, осуществлял расшифровку бортовых самописцев или регистраторов — так называемых «черных ящиков».

Отец тем временем продолжал повышать уровень летной подготовки, теперь уже на Ли-2, получив в мае допуск к полетам ночью в простых метеоусловиях, а через три месяца — в сложных:

30.09.57, Ли-2. Ночь. Проверка техники пилотирования ночью с левого и правого (инструкторского) сиденья при метеоусловиях: облачность 10 баллов, высота 100 м, горизонт. видимость 2–4 км. Полеты выполняются с заходом на посадку по ОСП «большой коробочкой». … Общая оценка — отлично.

Разрешаю выполнять полеты с левого сиденья и инструкторскую работу с правого сиденья в сложных метеоусловиях с заходом на посадку ОСП при минимуме ночью летчика первого класса на самолете Ли-2.

Старший инспектор летчик УБП ВВС полковник Клочко.

Таким образом, через три года после первого вылета на Ли-2 отец освоил полеты на этом самолете в полном объеме, хотя летал на нем от случая к случаю, наряду с полетами на самолетах других типов. Кроме того, в этот же период он освоил два новых типа самолета и вертолет Ми-4.

Также в сентябре на Ил-12 недолгие перелеты на аэродром тяжелой бомбардировочной авиации в Энгельсе и в Белоруссию — на аэродром базирования авиационных частей и авиаремонтного завода в Орше.

Затем оригинальная работа:

1.10.57, Ан-2. Сбрасывание грузов, Н — 200–300 м. 1 полет, 1 час.

Через день вылет на еще одном, новом для отца типе самолета:

3 октября 1957 г., Ил-14, день. Проверка техники пилотирования перед самостоятельным вылетом с левого сиденья… Общая оценка — отлично.

Летает уверенно, спокойно, материальную часть знает хорошо. Разрешаю самостоятельный полет на самолете Ил-14.

Старший инспектор летчик УБП (Управление боевой подготовки) *ВВС полковник Клочко.*

Пассажирский самолет Ил-14

Ил-14 — это дальнейшее развитие самолета Ил-12 с улучшением его летных характеристик. Увеличены скорость и дальность полета, расширились возможности полета на одном двигателе, повышена эффективность некоторых систем и радиоаппаратуры.

Из летной книжки видно, что в тот же день на Ил-14 выполнено еще 15 полетов по кругу, в зону, и получен допуск не только к самостоятельным тренировкам, но и к инструкторским полетам на этом самолете:

3.10.57, Ил-14, день. Проверка техники пилотирования на самолете Ил-14 с правого (инструкторского) сиденья… Общая оценка — отлично.

Разрешаю самостоятельную тренировку на самолете Ил-14 с левого сиденья и инструкторскую работу (контроль и вывозку), днем в простых метеоусловиях. Старший инспектор летчик УБП ВВС полковник Клочко.

Таким образом, отец освоил все типы летательных аппаратов, имеющихся в ЛИС, получил допуск к инструкторской работе на них и начал летать с еще большей интенсивностью. За оставшиеся до конца года два месяца он выполнил почти сорок учебно-тренировочных и инструкторских полетов на Ил-12, Ил-14 и Ли-2, провел испытания Ми-4 после капитального ремонта и слетал на Ан-2 в Монино, а на Ил-14 — в Сызрань, Куйбышев и Чкаловское.

О летной и семейной жизни

Возможно, что повторяющееся перечисление полетных заданий и типов самолетов, на которых они выполняются, а также маршрутов перелетов и множества аэродромов посадки может показаться монотонным и неинтересным.

Но пилот, как правило, не один год летает на одном и том же типе самолета. А отец, пересаживался, иногда в течение одного

дня или недели, с транспортного самолета на спортивный, затем на вертолет и снова на транспортный самолет, но уже другого типа, пилотировал на истребителе. При этом он выполнял множество разнообразных заданий, взлетал и садился на десятках новых для него аэродромах.

Однако для меня его летная жизнь тогда была практически неизвестна. Он утром, как все, уходил на работу, вечером возвращался домой. Только часто, уходя, вместо шинели надевал кожаную или меховую куртку — на полеты. Изредка отправлялся на работу под вечер — ночные полеты. Но это было обыденно и привычно — «на полеты» воспринималось так же, как «на работу». Время от времени его несколько дней или недель не было дома, но это тоже имело рутинное объяснение — в командировке.

Нельзя передать, как теперь жалею, что был потрясающе нелюбопытен, не бывал у отца на аэродроме, не летал с ним, хотя мог, пассажиром, не интересовался его летной работой. Поэтому теперь, когда его уже давно нет в живых, хорошо понимаю значение слов «непоправимо» и «никогда».

Правда, надо сказать, что пилотаж отца в зоне на Як-18 и Як-11 можно было наблюдать с балкона нашего дома в Люберцах. Как-то даже попросил его «покатать» на одном из этих самолетов, и он неожиданно легко согласился: «У меня завтра запланированы полеты на Як-18, приходи на аэродром». Но в тот раз не сложилось, а потом никогда его об этом не просил, не знаю почему.

Обращаясь к прошедшим временам, мне кажется, что за первые четыре года службы на Летно-испытательной станции отец смог в полной мере освоить новый характер летной работы — стать из классного летчика-истребителя подготовленным летчиком транспортной авиации и испытателем, возглавить ЛИС. Его повседневная летная работа вошла в нормальное, привычное русло.

Он периодически летал по специальным программам для испытания новой или доработанной и модернизированной в ЦНЭБ, а затем в НИИ ЭРАТ ВВС авиационной техники. Часто с командой инженеров на борту отправлялся в перелеты по военным аэродромам для помощи строевым истребительным, бомбардировочным и транспортным авиачастям в освоении этой техники.

Видимо, с этой же целью связаны многочисленные полеты на аэродромы военных авиационных училищ летчиков, научных, учебных, испытательных учреждений и центров, а также авиастроительных и авиаремонтных заводов.

К сожалению, приходилось выполнять немало полетов для

участия в расследовании авиационных катастроф и летных происшествий.

На аэродроме в Люберцах, помимо испытательных полетов, отец основное время уделял обучению и тренировке летного состава, выполнению с ним инструкторских и поверочных полетов, а также постоянному облету многочисленного самолетного парка ЛИС для поддержания его эксплуатационной готовности.

При этом он сам настойчиво тренировался, осваивал новые типы самолетов, повышал уровень своей летной подготовки, которая, как это водится в авиации, выражается в основном в получении допусков к полетам во все более сложных метеоусловиях, а также в готовности выполнять все более сложные задачи.

Повторюсь — несмотря на разнообразие выполняемых заданий и типов пилотируемых самолетов, новая летная работа стала привычной и даже рутинной. Полагаю, что проявлением этого в быту было то, как обыденно и привычно он уходил на полеты и возвращался после них. Впрочем, в авиации считается, что, если летчик отправляется в полет, как на подвиг, значит, к полету он не готов.

Однако для мамы проводы моего отца на полеты и встреча его после них так и не стали обыденным явлением.

* * *

Вскоре после первого вылета на Ил-14 отец отправился на нем 24 ноября в месячный перелет через Украину, Грузию, Азербайджан, Узбекистан и Казахстан: Миргород — Полтава — Саки — Тбилиси — Далляр — Тбилиси — Далляр — Шираки — Баку — Красноводск — Ханабад — Ташкент — Джусалы — Актюбинск — Куйбышев.

В ходе этого перелета он по пять дней провел на аэродроме истребительной авиации в Миргороде и на одном из самых крупных тогда в СССР аэродроме Саки в Крыму, на котором базировалась морская авиация. Аэродром известен также тем, что в феврале 1945 г. на нем приземлялись самолеты У. Черчилля и Ф. Рузвельта, прибывших на Ялтинскую конференцию.

По три дня отец задержался в Ташкенте, наверное, на авиазаводе, который выпускал Ил-14, и на аэродроме Ханабад, которому дал свое имя соседний кишлак, расположенный недалеко от города Карши. В Краснознаменном Туркестанском военном округе ходило присловье: «Есть на свете три дыры —

Карши, Кушка и Мары».

Аэродромы Мары-2 и Ханабад (Карши)

На аэродроме Ханабад в Узбекистане стоял 735-й иап, который так же, как и 156-й иап на аэродроме Мары-2 в Туркмении, где я служил синоптиком, входил в состав 17-й дивизии ПВО. Полки выполняли боевую задачу *«по охране и обороне воздушных границ Союза ССР»* , как это звучало в приказе, который я получал три-четыре раза в неделю, заступая на боевое дежурство.

О том, что задача была боевой, свидетельствовали события, которые произошли здесь до моего прибытия. 9 апреля 1960 г. пара МиГ-17П с аэродрома Мары-2 пыталась перехватить U-2, который пилотировал Пауэрс. Преследуя американца, они километров на 250 углубились на территорию Ирана. Но его высота оказалась недосягаемой для МиГов. Известно, что три недели спустя 1 мая Пауэрса все же «достали» ЗРВ ПВО под Свердловском.

Летом 1963 г. командир звена нашего полка капитан Степанов с ведомым старшим лейтенантом Судариковым перехватили нарушителя границы — двухмоторный самолет Aircommander 560. Нарушитель отказался выполнить команду на посадку, стал прорываться обратно за границу и был сбит. Как было установлено позднее, в этом самолете погибли офицер разведки Ирана и полковник американской армии.

Сбитый самолет упал на территории Ирана, где в это время с дружеским визитом находилась советская делегация во главе с Л. И. Брежневым. Последовал ряд дипломатических демаршей с обеих сторон, в результате которых шахиншах Ирана вынужден был извиниться. Тем не менее Степанов поначалу был подвергнут домашнему аресту, и ставился вопрос о предании его суду военного трибунала — дескать, сбили гражданский самолет над иностранной территорией. Кончилось тем, что его наградили именными часами за образцовое выполнение воинского долга.

Шесть лет спустя об этом и о некоторых пикантных подробностях того, что произошло тогда в небе (оставляю их за рамками данных записок), мне рассказал светловолосый, лысеющий и очень спокойный человек с негромким голосом — О. Г. Степанов. Он уже был подполковником и заместителем командира нашего полка. Помню его тихий спокойный голос: «Я врезал ему в крестовину — у него крылья и отвалились», — и на мой вопрос пояснил, что под крестовиной имел в виду место, где крылья соединяются с фюзеляжем.

Хорошо также помню капитана Сударикова. Однажды он рассказал мне о своих полетах на Як-25РВ — высотном

разведчике — советском «ответе» на американский U-2: «Летучий был — на 20 тысяч заберешься, а вниз не идет, пока один двигатель не выключишь». Это реактивное чудо-юдо с прямыми, длинными, как у планера, крыльями стояло в дальнем углу аэродрома, поскольку надобность в нем к тому времени миновала. Судариков был единственным пилотом в полку, подготовленным к полетам на этом самолете.

В 1964 г. из Ирана в СССР вновь залетел Aircom-mander, на перехват которого с нашего с аэродрома подняли командира звена И. Журавлева. По словам тогдашнего командующего нашей 12-й отдельной армии ПВО генерала Ю. В. Вотинцева, *«в момент перехвата экипаж нарушителя дружно «поднял руки» и, беспрекословно повинуясь Журавлеву, сел на аэродром в районе Мары. На вопрос, почему они не попытались уйти через границу, как их предшественники, ответили: «У вас ведь сразу убивают…»* Расследованием была установлена принадлежность этого самолета ЦРУ.

Такие воспитательные меры возымели свое действие, и во время моей службы «наши друзья» на границе вели себя более тихо, хотя и не безупречно — нашим летчикам из дежурного звена зачастую приходилось подниматься в воздух. Но теперь времена изменились. В 1993 г. 735-й и 156-й авиаполки были расформированы, и в 2001 г. на аэродроме Ханабад уже была база US Air Force. Затем «славные американские парни» провели реконструкцию аэродрома Мары-2, чтобы разместить там еще одну свою авиабазу. Пока не получилось.

1958 год

В течение января — мая отец в основном тренировал подчиненных летчиков — около сотни инструкторских полетов на Ил-14 и Ил-12, выполнил несколько полетов на облет Ан-2 и двухдневный перелет на Ил-14 в Киев и Львов.

В марте в составе НИИ ЭРАТ ВВС на основе Летно-испытательной станции была сформирована Смешанная испытательная авиационная эскадрилья (СИАЭ). Командиром эскадрильи был назначен полковник А. Н. Бондарчук, а заместителем командира эскадрильи по летной части, старшим летчиком-испытателем в апреле стал подполковник Г. Н. Урвачёв.

О Смешанной испытательной авиационной эскадрилье

Основными задачами эскадрильи были летное обеспечение работ НИИ ЭРАТ ВВС, испытание и участие во внедрении в строевых частях ВВС созданных, доработанных и модернизированных в Институте систем и оборудования, новых методов технической эксплуатации и ремонта авиационной техники. С этой целью экипажи эскадрильи вместе с ведущими инженерами и научными сотрудниками Института выполняли полеты по всей территории Советского Союза и Восточной Европы, где дислоцировались части воздушных армий.

Многие полеты выполнялись непосредственно по указаниям командования ВВС для инспектирования инженерных и штурманских служб авиационных частей, а также расследования летных происшествий и катастроф, для оперативной доставки в Институт связанных с этим материалов и «черных ящиков».

Командир СИАЭ Антон Еремеевич Бондарчук был лет на пятнадцать старше отца и ограниченно годным к летной работе. Однако до этого он был шеф-пилотом Командующего ВВС, что, видимо, способствовало становлению эскадрильи, которая формировалась по особому штату: все ее летчики и штурманы были испытателями с воинским званием по должности — подполковник. Командир эскадрильи и его заместитель — полковники, которым была дана возможность подобрать и зачислить в эскадрилью любого летчика, штурмана, инженера и техника по выбору.

В состав СИАЭ входили поначалу самолеты и вертолеты десяти типов и самых разных назначений. Отец, насколько я знаю, был в ней единственным летчиком, который летал на всех этих типах летательных аппаратов. За каждым самолетом были закреплены бортинженер, борттехник, бортмеханик и бортрадист. Командир экипажа, второй пилот и штурман назначались на

самолет только для выполнения конкретного задания.

Полагаю, благодаря совместной работе командира — ветерана авиации, отца и подобранного ими первоклассного летно-подъемного состава, несмотря на напряженную летную деятельность, разнообразие эксплуатируемой авиационной техники и выполняемых задач, в эскадрилье не было ни одной катастрофы, и мне известно только о двух летных происшествиях.

Однажды один из экипажей на Ли-2 при посадке, видимо, промазал, ему не хватило полосы, и на пробеге он выкатился за пределы аэродрома, протиснулся между двух бревенчатых домов, снеся забор между ними, и остановился метрах в двадцати от Рязанского шоссе, по которому уже тогда автомобили катились сплошным потоком.

В другой раз, несколько лет спустя, зимой на стоянке при техническом обслуживании Ан-8 с работающими турбовинтовыми двигателями самолет неожиданно стал разворачиваться вокруг одного из шасси, как циркуль. Перед подвижной «ножкой этого циркуля» стоял какой-то аэродромный автомобиль, и огромный пропеллер, бешено вращаясь, стал рубить этот автомобиль, обломки которого забарабанили по обшивке самолета.

Насколько помню рассказ отца, это произошло из-за того, что при выключении двигателей один из них остановился, а другой, наоборот, прибавил обороты. Причиной якобы послужила ошибка в монтаже электросхемы управления двигателями, допущенная при техобслуживании, в ходе которого все это произошло.

* * *

Для выполнения возложенных на СИАЭ задач ее самолеты переоборудовались в летающие лаборатории, и велись их испытания:

19.02.58, Ил-14. Испытание летающей лаборатории, 6 полетов, 5 часов 42 минуты.

26—29 марта еще ряд полетов для испытания лабораторий. Первыми были оборудованы лаборатории по радиолокационным стрелковым системам наведения и прицеливания; радиолокационным и дальномерным системам бомбометания; по комплексам разведки и радиолокационных помех; по контрольно-измерительной аппаратуре.

На летающей лаборатории Ил-14 — тренажере радиолокационных прицелов отец уже в марте полетел через Вильнюс в Германию: Берлин — Фалькенберг — Берлин — Темплин — Берлин. Как видно из летной книжки, в Фалькенберге

он выполнил 7 полетов с заданием *«тренаж летного состава»* и 2 — в Темплине. В апреле на этой же лаборатории — в Гатчину, где 9 полетов *«на тренировку слушателей с прицелом»*.

Затем подготовка к испытательным полетам вертолета:

18.4.58, Ми-4. Облет вертолета и опробование записывающей аппаратуры, 2 полета, 1 час. м

В последующие четыре месяца 17 испытательных полетов на этом вертолете *«по специальной программе»* . В этот же период короткие перелеты на Ил-14: в Краснодар и Киев, в Полтаву и Энгельс, в Оршу, в Ригу, Тукумс и Шауляй, а также около тридцати инструкторских и тренировочных полетов. В результате всего через девять месяцев после первого вылета на этом самолете отец допущен к полетам на нем днем и ночью в сложных метеоусловиях:

21.07.58. В соответствии с КБП ТА-58… допустить к полетам и перелетам на самолете Ил-14 в облаках и за облаками с применением системы ОСП:

Днем при высоте нижней кромки облаков 50 м, горизонтальной видимости 500 м;

Ночью при высоте нижней кромки облаков 100 м, горизонтальной видимости 1000 м.

С августа до конца года более шестидесяти тренировочных и инструкторских полетов для проверки техники пилотирования летного состава, а в октябре перелеты на Ил-14 сначала в Белоруссию с посадками в Минске, Пинске и Лиде, а затем в Белоруссию и на Украину: Щучин — Минск — Одесса — Черноглинск — Одесса — Тула.

В этот же период в летной книжке последние записи о полетах на Ил-12 — в Киев. Очевидно, вскоре после этого самолет был списан и подарен городу Люберцы. Несколько лет он стоял в городском парке с забетонированными в земле стойками шасси. Одно время использовался как кинотеатр, в котором детям демонстрировали мультфильмы, а затем тихо и незаметно исчез.

Видимо, НИИ ЭРАТ ВВС начал избавляться от устаревших и ставших ненужными для его работ самолетов, что можно видеть по летной книжке. Правда, Си-47 исчез из нее еще до образования Института — в 1956 г., Ил-12, как уже отмечено, — в 1958 году. В следующие два года последние вылеты на Як-12, Ан-2 и Як-18. Вместе с более новыми типами самолетов Ил-14 и Ан-8 в СИАЭ останется только старина Ли-2, летная служба которого и отца в эскадрилье закончатся одновременно.

Летная книжка летчика подполковника Урвачёва Георгия Николаевича начата — 15 января 1959 г., окончена — 1 апреля 1964 г. Транспортная авиация. Военный летчик 1-го класса и последний полет

1959 год

С 20 января до 21 февраля отец с сотрудниками НИИ ЭРАТ летит на Ил-14 через всю страну на Дальний Восток: Казань — Свердловск — Новосибирск — Белая — Магадан — Хабаровск — Черниговка — Хабаровск — Леонидово — Хабаровск — Магдагачи — Белая — Новосибирск — Свердловск — Казань. По форме — это обычная командировка. А по существу… Из Москвы до Сахалина через девять часовых поясов и обратно на поршневом самолете. По летной книжке — 51 летный час за штурвалом, в том числе более 23 часов — в облаках. 32 взлета и посадки на незнакомых аэродромах. Из них 5 — «вслепую».

Целью этого перелета было оказание помощи инженерным и штурманским службам соединений фронтовых бомбардировщиков в освоении соответствующего бортового и наземного оборудования, а также инспекция этих служб на аэродромах Черниговка в Приморском крае и Леонидово на Сахалине. Интересно отметить, что, судя по летной книжке, отец уже садился в Черниговке за семь лет до этого на МиГ-15 в годы службы в Приморье.

Обращает на себя внимание то, что начиная с этого перелета в летной книжке ежедневные записи о полете по маршруту сопровождаются пометкой «*с/з* » — специальное задание. Возможно, что это связано с другой записью в книжке, сделанной незадолго до этого, — выпиской из приказа НИИ ЭРАТ ВВС от 4 сентября 1958 г.: «*Допущен к самостоятельным полетам в качестве командира корабля на закрепленном самолете на выполнение боевой подготовки и специального задания* …» Это, очевидно, требует дополнительных пояснений, которых у автора нет.

Пантокрин и предполетный медосмотр

В новый прилет на Дальний Восток, по словам отца, произошла история, связанная с тем, что из своих командировок он, как правило, привозил различные сувениры для семьи и друзей. Из-за границы — обычно какой-нибудь ширпотреб, из перелетов по отечеству — дары природы. В Приморье с этой целью он купил несколько коробок с 50-граммовыми пузырьками пантокрина — стимулирующей спиртовой настойки на молодых оленьих рогах-пантах.

Вечером, накануне вылета, молодая часть экипажа ушла для поиска светских удовольствий в местном Доме офицеров, а ветераны — отец и штурман в гостинице сели за шахматы. Но к этому времени командировка длилась уже третью неделю, и душа

требовала праздника, а магазин был уже закрыт. Поэтому они, недолго думая, открыли одну из коробок пантокрина.

Утром при медицинском осмотре перед вылетом врач сообщил отцу:

— У вас повышенное артериальное давление и сердце частит.

— Доктор, мы вчера купили пантокрин и решили его попробовать.

— Его надо по каплям принимать, а вы, наверное, целый пузырек выпили?

— Не могли же мы оставить тару открытой.

Доктор, подумав, решил, что состояние летчика — это не болезнь, а нормальная реакция организма на возбуждающее средство, и вылет разрешил.

Отец говорил: «Доктора так испугала мысль, будто мы выпили целый пузырек пантокрина, что я не мог добить его сообщением, что на самом деле мы со штурманом выпили 10 пузырьков. Он мог с испуга запретить нам вылет. А для нас пол-литра на двоих — доза, после которой на следующий день на предполетных медосмотрах обычно никаких вопросов не возникало».

Ключевым обстоятельством этой истории было то, что отец, будучи командиром экипажа, употребил пантокрин со штурманом, а не со вторым пилотом, потому что в эскадрилье неукоснительно соблюдался порядок, по которому, если один из пилотов экипажа выпивал, то другой в это время находился в режиме абсолютной трезвости.

* * *

Впервые сев за штурвал транспортного самолета в 1954 г., отец через пять лет достиг в военно-транспортной авиации профессиональной вершины:

Приказом Главнокомандующего ВВС Советской Армии № 0079 от 12 марта 1959 г. присвоена квалификация «Военный летчик первого класса».

Вернувшись с Дальнего Востока, он в апреле полетел на запад в Латвию, Белоруссию, на Украину и в Калининградскую область с посадками в Риге, Минске, Паставы, Львове и Черняховске. А в мае — на юг через Ростов в Грузию и Армению: Тбилиси — Ленинакан — Мерия — Батуми — Мерия — Кировобад — Тбилиси. Между этими перелетами выполнил с летчиками эскадрильи десятки инструкторских полетов, а также облет самолетов и вертолетов всех типов в эскадрилье для поддержания

их эксплуатационной готовности.

Затем в июле — августе двухдневные перелеты на Украину, в Латвию, Литву и Белоруссию: в Кировоград и Киев; в Ригу, Кедайняй и Шауляй; в Одессу, а также в Усмань, Двинск и Барановичи.

В августе у отца последний полет на самолете, на котором он шесть лет назад сделал свой первый вылет в ЛИС, причем с тем же заданием:

16.08.59, Як-12. Облет самолета после ремонта, 1 полет, 30 минут.

В сентябре также последний полет на «Аннушке»:

04.09.59, Ан-2. Люберцы — Кубинка — Люберцы, 2 полета, 1 час 15 минут.

Десять дней спустя новая встреча с Ф. Ф. Прокопенко, с которым отец в течение часа выполнил 5 контрольных полетов в зону на вертолете Ми-1 и получил допуск к самостоятельным полетам на этом вертолете:

15 сентября 1959 г. Ми-1 «АУ», левое сиденье. Проверка техники пилотирования днем в простых метеоусловиях…Общая оценка — отлично.

Разрешаю самостоятельный вылет и дальнейшую тренировку днем в простых метеоусловиях. Зам. командира в/ч 94026 по летной подготовке гвардии полковник Прокопенко.

Ф. Ф. Прокопенко в кабине вертолета Ми-1 перед выпуском в самостоятельный полет переучиваемого летчика

В книге Федора Федоровича есть подходящая для этого случая фотография с подписью: «*Ф. Ф. Прокопенко в кабине вертолета Ми-1 перед выпуском в самостоятельный полет переучиваемого летчика* ».

Вертолет Ми-1 — один пилот, 3 пассажира, максимальная скорость — 170 км/час, дальность — 600 км, потолок — 3000 м.

И на следующий день:

16.09.59, Ми-1. Полет по специальному заданию, 1 полет, 2 часа.

Через месяц отец сам вывез на этом вертолете кого-то из летчиков:

21.10.59, Ми-1. Инструкторские вывозные полеты, 2 полета, 35 мин.

Затем на нем еще семь инструкторских и контрольных

полетов.

Кроме того, в сентябре — октябре полеты на Ил-14 в Черусти и Воронеж, а на Як-18 — в Торжок и Сиверскую, где в то время после училища служил в 26-м гвардейском иап молодой летчик, будущий космонавт Г. С. Титов.

1960 год

С начала года продолжались инструкторские и тренировочные полеты на вертолетах и самолетах, в том числе в январе обучение технике пилотирования на Ил-14 с одним двигателем — 10 инструкторских полетов за день. В феврале — мае перелеты на Ил-14 в Грузию с посадками в Краснодаре, Кутаиси и Далляре, затем на Украину в Киев и Стрый, и еще один полет — во Львов, Чертков и Киев. В этот же период однодневные полеты в Гатчину, Житомир, Воронеж и Балашов.

В конце мая последний вылет еще на одном самолете:

30.05. Як-18. Облет самолета в районе аэродрома, 1 полет, 30 минут.

На легкомоторных самолетах отныне отец больше не летал, но начал освоение самого тяжелого и большого на то время транспортного самолета:

18.05.60, Ан-8. Упр. 1 — ознакомительный полет в зону, упр. 2 — полет на Н — 8000 м, 1 полет, 1 час 12 минут;

18.05.60, Ан-8. Упр. 4 — вывозной полет в зону, 1 полет, 45 минут.

Ан-8 — первый в стране транспортный турбовинтовой самолет, он мог перевозить крупногабаритные грузы. Всего выпущен 151 самолет. При его освоении в строевых частях военно-транспортной авиации только за первые три года эксплуатации было потеряно пять таких машин.

Военно-транспортный самолет Ан-8

Тем не менее отец в июне всего за три летных дня в Ташкенте, где серийно выпускался Ан-8, освоил его, выполнив 12 полетов. Сначала еще один короткий вывозной полет по кругу на левом сиденье, и сразу же еще два полета в зону при

несимметричной тяге, посадка на одном двигателе и с боковым ветром. После этого через несколько дней:

16.06.60, Ан-8, день, левое сиденье. Проверка техники пилотирования перед самостоятельным вылетом. Упр. № 9 программы переучивания на самолете Ан-8 (взлет, набор высоты, левый и правый виражи 15˚ и 30˚, пилотирование при не симметричной тяге, спираль, расчет, посадка). *Общая оценка — отлично. Вывод: разрешаю самостоятельный вылет и дальнейшую тренировку по программе переучивания на самолете Ан-8.*

Старший летчик-испытатель подполковник Клековский.

В тот же день шесть учебно-тренировочных полетов с обучением уходу на второй круг, посадкой и взлетом с боковым ветром и затем в закрытой кабине по приборам. На следующий день — зачетный полет по маршруту:

17 июня 1960 г., Ан-8, левое сиденье. Зачетный полет по упр. 16 программы переучивания на самолете Ан-8. Маршрут Ташкент — Нурато — Ташкент, Н — 8000 метров… Общая оценка — отлично.

Вывод: разрешаю самостоятельные полеты на самолете Ан-8 в простых и сложных метеоусловиях днем при установленном минимуме погоды высота облачности 300 м, видимость 3000 м.

Старший летчик-испытатель на заводе п/я 116 подполковник Клековский .

В служебной аттестации отца записано: *«Сам изучил новый тип самолета Ан-8 и отлично его освоил».*

Вернувшись из Ташкента, он принимал зачеты у летного состава по системе «слепой» посадки на Ли-2 и Ил-14, и с 25 июня — месячный перелет на Ил-14 через Вильнюс в Германию, Венгрию и Польшу: Шенефельд — Темплин — Лещ — Цербст — Шенефельд — Легница — Текель — Папа — Текель — Легница — Ключево — Легница. Стоит отметить, что в Легнице (до 1945 г. немецкий город Лигниц) находился Главный штаб Северной группы войск Советской Армии и стоял огромный гарнизон, который все называли «Малая Москва».

Предусмотрительность штурмана П. Г. Кудинова

Очевидно, в этом перелете произошла история, главным героем которой был Павел Георгиевич Кудинов — старший штурман эскадрильи и большой друг отца. Хорошо помню его, вальяжного и респектабельного холостяка, общительного человека, и его постоянную скороговорку на все случаи жизни: «В курсе дела, в курсе дела».

О том, что тогда произошло, отец рассказывал так: «Мы были в Германии, недалеко от Берлина в Шенефельде. Неожиданно приказ лететь в Венгрию, на аэродром в городе Папа, 250 км

западнее Будапешта. Если напрямую из Шенефельда в Папа — надо пересекать Австрию. Поэтому нам дали маршрут на восток, в Польшу — город Легница, оттуда на юг через Чехословакию в Венгрию, город Папа. Я велел Паше сделать штурманский расчет и дать заявки в эти страны на пролет через них по такому маршруту.

Из Шенефельда идем на Легницу, там повернули на юг. На границе с Чехословакией прощаюсь с польским диспетчером, связываюсь с чешским:

— Я борт №… Разрешите пролет.

— Добро пожаловать, но вы ушли с маршрута на восток на 50 километров.

Я — Кудинову:

— Паша, чехи говорят, что мы уклонились от маршрута на восток.

— В курсе дела, командир, в курсе дела. Идем по маршруту.

Я транслирую чехам:

— Иду по маршруту.

Подошли к границе Венгрии, прощаюсь с чехами. Они мне:

— Счастливого пути, но вы уже на 200 км к востоку от маршрута.

Я опять к Паше, а он свое:

— В курсе дела, командир, идем по маршруту.

И вскоре прямо перед нами… Будапешт:

— Паша! Ты куда нас привел?!

— В курсе дела, командир, крути направо, курс 260°, удаление 250 км, полетное время 40 минут, и мы в долбаной Папе.

Прилетели, сели:

— Паша, ты что делаешь?! Почему вел нас не по заявленному маршруту?!

— Жора, а ты газеты читаешь? В Вене Хрущев с визитом. А если из Легницы в Папу, как нам дали маршрут, надо почти 150 км идти впритирку к австрийской границе. Чуть ветер на высоте изменится или синоптики ошиблись, ты же их знаешь, и мы в Австрии. Представляешь — там Хрущев, а советский военный самолет вторгся в воздушное пространство нейтрального государства. Поэтому я и прокладывал курс восточнее, подальше от границы».

* * *

В августе отец, видимо, получил в Ташкенте Ан-8 и проверил

его:

2.08.60, Ан-8. Ташкент — Ташкент, 2 полета, 1 час 01 минута

.

А на следующий день перегнал новый самолет в Люберцы:

3.08.60, Ан-8. Ташкент — Люберцы, 1 полет, 7 часов 12 минут.

Наверное, именно в этот раз я впервые увидел Ан-8, когда, как обычно тогда, купался на озере в Косино — показался низко летящий незнакомый огромный самолет с угловатым фюзеляжем, выпущенными закрылками и шасси. Когда вечером рассказал об этом отцу, он ответил: «Это я сегодня на Ан-8 заходил на посадку через Косино». В октябре — декабре полеты на нем в Кубинку, на Ил-14 — в Иваново, в Кубинку и более сорока инструкторских и тренировочных полетов, а также для облета самолетов.

1961 год

В первом полугодии отец много летал на Ил-14. Помимо постоянных инструкторских полетов в январе полетел в Липецк, где провел неделю, видимо, в Центре боевого применения и переучивания летного состава ВВС. Затем через Вильнюс в Германию: Темплин, Верноихен и Вильно.

В марте — на Украину и в Молдавию, где в течение 10 дней выполнил 24 (!) перелета между Одессой, Вознесенском и Тирасполем. В апреле он снова полетел на Украину с посадками в Кривом Роге, Одессе, Киеве, Нежине, Липецке и Туле. Кроме того, с марта по май короткие перелеты на один-два дня в Горький, Краснодар, Харьков, а также в Ригу и Румбулу.

Такие же краткосрочные перелеты в июне — сентябре на вновь приобретенном эскадрильей Ан-8: по два раза в Липецк, Астрахань и Ключево, а также в Горький и Шереметьево, в Пушкин, Красноводск и Воронеж. В октябре первый полет на этом самолете за границу — через Минск в Польшу, где почти две недели отец «мотался» между Легницей, Жаганью и Бжетом, выполняя по три-четыре посадки на каждом из этих аэродромов.

В аттестации отца за этот период отмечено, что *«при его активном участии был проведен ряд экспериментальных исследовательских работ, а также проделана большая работа по оказанию технической помощи летно-техническому составу в строевых частях ВВС по освоению и эксплуатации радиотехнических средств»* .

И снова десятки инструкторских и тренировочных полетов, но в конце года первый «звонок» от врачей по ограничению летной работы:

26.12.61. По ст. 12б, 22б и 64 гр. III–V прик. М.О. 156-58 годен к летной работе на всех типах самолетов, кроме истребителей и истребителей-бомбардировщиков. Капитан медицинской службы (подпись неразборчивая *).*

1962 год

За год всего около полусотни инструкторских и тренировочных полетов на самолетах и вертолетах эскадрильи и для их облета. На старом добром Ли-2 отец в июне полетел в Куйбышев, а на Ан-8 в марте — в Грузию (Тбилиси), в июне — в Туркмению (Красноводск), в июле — августе через Липецк — на Украину (Черляны), и в октябре туда же (Нежин и Стрый).

На Ил-14 в мае — июне полеты в Краснодар и Ейское военное авиационное училище летчиков, а затем в Иваново, Горький и Липецк. В августе перелет из Люберец по маршруту: Ростов — Котельники — Таганрог — Ростов — Таганрог.

Отец рассказывал, что, будучи в Ростове, экипаж загрузил полсамолета рыбой — подарком ростовских авиаторов и рыбаков. Через некоторое время после взлета борттехник попросил разрешения открыть дверь самолета, чтобы выбросить обнаруженную несвежую рыбу:

— Товарищ командир, воняет!

— Давай, только быстро.

Время шло, однако, судя по сигнализации, дверь все еще была открыта. Отец вышел в грузо-пассажирскую кабину и обнаружил, что экипаж в поте лица выгребал в открытую дверь рыбу. Он живо представил удивление жителей земли, когда они увидят в небе стаи «летающих рыб»:

— Вы что делаете!?

— Командир, вся рыба испортилась, чувствуете, как воняет?

— Нормально пахнет. Свежая рыба.

После короткой полемики отец приказал закрыть дверь.

Когда приземлились в Люберцах, аэродромный народ расхватал «испортившуюся» рыбу, как горячие пирожки. Отец ворчал: «Рыбаки липовые». Он уже увлекался рыбалкой и, обладая хорошим обонянием, чутко улавливал особенности запаха рыбы.

В конце года, в ноябре — декабре, перелеты на Ил-14 в Липецк и Астрахань, а затем снова в Ростов и Таганрог. Кроме того, в этот же период ряд краткосрочных полетов на военные аэродромы, в том числе в Латвии и Белоруссии — туда и обратно: Красная Горбатка, Ларионово, Пушкин, Липецк (дважды), Черновол, Рига, Балашов, Иваново, Горький и Барановичи.

1963 г.

В разделе летной книжки «IV. Допуск к полетам в простых и сложных метеорологических условиях» появилась запись, свидетельствующая о высокой летной квалификации отца в военно-транспортной авиации и допуске:

25.01.63. К самостоятельным и инструкторским полетам в простых и сложных метеоусловиях, на самолетах Ил-14 и Ли-2 при высоте нижней границы облаков 60 м, горизонтальной видимости 500 м, на вертолетах Ми-4 и Ми-1 — 200 м на 2000 м, на самолете Ан-8—200 м на 2000 метров.

Приказ НИИЭРАТ ВВС № 59 от 25.01.63.

Однако уже через два дня в разделе «III. Сведения о заключении врачебно-летной комиссии» после слов: *«Годен к летной работе на всех типах самолетов, кроме истребителей и истребителей-бомбардировщиков»* добавлено: *«Переосвидетельствование через 6–8 месяцев в НИАГ (Научно-исследовательском авиационном госпитале)»* — по существу, это начало конца летной карьеры. Видимо, понимая это, отец много летает. Помимо инструкторских и тренировочных полетов на Ми-4, Ли-2, Ил-14, Ан-8 и для облета этих самолетов, многочисленные перелеты по авиачастям.

На Ил-14 в марте полеты в Луцк, Вознесенск и Кировск, в мае — через Вильнюс в Польшу: Легница — Кшивда — Легница — Мачулище.

Но чаще в этот период длительные перелеты на Ан-8. В апреле в Узбекистан, Туркмению, Азербайджан, Грузию, Армению: Ташкент — Гиссар — Карши — Ташкент — Ашхабад — Баку — Тбилиси — Шираки — Даляр — Михацхакая. В июне — июле опять через Вильнюс за границу в Польшу и Германию: Кшивда — Шперенберг — Темплин — Кетен — Альт-Лаг — Шперенберг.

Высокие, по сравнению с поршневым самолетом Ил-14, скоростные качества Ан-8 позволили в этот же период за июнь — июль успеть выполнить перелеты по России и Украине с посадками в Ростове, Котельникове, Ейском и Качинском военных авиационных училищах летчиков и в Евпатории, а также на Урал и в Сибирь: Нижний Тагил — Омск — Новосибирск (аэропорт Кольцово). Кроме того, двухдневные перелеты в Евпаторию, Мукачево и Лиманское. Таким образом, за пять месяцев с весны до осени отец 64 дня провел в перелетах.

В конце года 12–14 декабря он летит на Ил-14 во Львов и Мукачево.

Жидкая валюта в авиации

В одном из полетов на Ан-8 на Украину произошла история, связанная с тем, что один из приборов на борту самолета вышел из строя, и для его ремонта надо было заменить деталь. Сели в одном из аэропортов. Чтобы не пугать пассажиров «Аэрофлота» грозным видом военного Ан-8, его отогнали на самый край аэродрома, откуда отец с борттехником отправился в техслужбу аэропорта за нужной деталью, которая использовалась на многих типах самолетов.

Технический начальник аэропорта в ответ на просьбу неизвестно откуда свалившихся на его голову военных летчиков вяло бубнил, что таких деталей нет, самим не хватает, и вообще посмотрите, какой пассажиропоток, рейсы следуют один за другим, и поэтому нет времени вами заниматься. Чтобы не видеть опостылевших просителей, он перевел взгляд в окно, на дальнюю стоянку, и внезапно осекся:

— Так это что у вас за самолет, Ан-8?! И ЭТО есть!?

— Естественно.

— Нальете?!

— Как договоримся.

Технический начальник стал бодр, энергичен и быстр в движениях:

— Командир, идите к себе на стоянку, я сейчас подъеду.

Дело в том, что в отличие от самолетов гражданской авиации, на которых использовались новейшие электрические противообледенительные системы, на Ан-8 стояла устаревшая система с 40-литровым баком спирта. Говорят, что Ан-8 за это якобы называли «спиртовозом».

Не успели просители дойти до своего самолета, как их догнал «УАЗ», из которого выскочил технический начальник с коробкой в руках:

— Командир! Что с деталью возиться, мы вам весь прибор заменим. Я нашел новый, опломбированный!

А через летное поле к стоянке Ан-8 тянулась цепочка представителей других служб аэропорта с предложением своих услуг. У каждого в руках была фляжка, бутылка или банка. Последним прибежал парень с огромной электролампой от аэродромного прожектора, у которой был отпилен цоколь.

Рассказ об этой истории заканчивался выводом: «В авиации самая твердая валюта — жидкая».

Кстати, способы получения неучтенного спирта в авиации были хорошо известны и широко использовались. Так, в случае обледенения вместо омывки винтов спиртом летчик резко изменял их шаг или скорость вращения, и лед отлетал. Еще

проще было за фляжку спирта у синоптика получить метеобюллетень с отметкой о возможном обледенении на высоте полета, используя неписаный, но неукоснительно соблюдаемый закон: если синоптик дал погоду лучше фактической — это преступление. Хуже — пожалуйста, если это требуют «интересы дела». Причем среди этих «интересов» фляжка для синоптика — мелочь, чаще это были интересы летчиков и их командиров.

В связи с этим следует сказать, что отношение отца к «антиобледенительной жидкости» отличалось своеобразной щепетильностью. Он, как и все летчики, любил после полетов выпить казенного спирта с друзьями-сослуживцами, считая, видимо, это использованием его в «производственных» целях. Вместе с тем не помню, чтобы он приносил этот спирт домой для, так сказать, личного потребления.

* * *

В установленный срок отец лег для переосвидетельствования в Научно-исследовательский авиационный госпиталь — в Сокольниках. Помню его рассказ о том, что в госпитале он познакомился с командиром экипажа транспортного самолета Ил-18, который выполнял задание по доставке в одну из африканских стран гуманитарного, как теперь говорят, груза. На аэродроме, где приземлился этот самолет доброй воли, шла стрельба. В разгаре, видимо, была национально-освободительная борьба, которую на поле аэродрома вели между собой вооруженные группы чернокожих людей.

Одна из этих групп подъехала на джипах к экипажу, сгрудившемуся у самолета. Чернокожий предводитель группы грозно спросил:

— Кто такие?!

Командир экипажа выступил вперед:

— Мы привезли дар советского правительства вашему народу.

— Разгружайте!

Командир несколько растерялся и попытался объяснить, что их мало, груза много и вообще у экипажа самолета другие функции. В следующий момент тяжелый армейский ботинок предводителя врезался пониже спины командира экипажа, а в живот ему уперся ствол автомата.

Самолет был разгружен и без дозаправки, на остатках горючего еле дотянул до дома, а командир экипажа слег в НИАГ с «нервным истощением».

Отец, в свою очередь, 28 октября 1963 г. получил в НИАГе заключение Врачебно-летной комиссии: *«Годен к летной работе на всех типах транспортных самолетов»,* но дальше следует длиннейший диагноз, в котором попадаются только отдельные, более или менее понятные для не образованного в медицине человека: *«Двухсторонний…отит. Нейроциркулярная дистония по гипертоническому типу…»* и, как апофеоз — *«…ожирение I степени»* , видимо, начальная стадия профессиональной болезни летчиков военно-транспортной авиации. Что поделаешь — сидячая работа.

1964 год

С начала года около тридцати инструкторских и тренировочных полетов на Ан-8 и Ил-14, облет этих самолетов и Ли-2. В январе — марте полеты на Ли-2 в Воронеж, на Ан-8 — в Чугуев и Саки, а также четыре перелета на Ил-14: в Черусти и Горький; на аэродром морской авиации близ Симферополя — Гвардейск, в Евпаторию и Качу; снова в Гвардейск, Качу, Миргород и Бобруйск; затем в Свердловск и Семипалатинск.

Последний полет отца состоялся на Ил-14 31 марта — 1 апреля 1964 года в Мукачево, Львов и Киев. Последней записью в его летной книжке стало:

1.04.64, Ил-14, правое сиденье. Киев — Люберцы, 1 полет, 3 часа 08 минут, в облаках 2 часа 30 минут, метеоусловия в период полета: 10–30—600 м, Применение посадочных систем: заходов — 1, посадка — 1.

Таким образом, последнюю посадку отец выполнил в Люберцах при 10-балльной облачности с высотой нижней кромки облаков — 30 метров, что ниже установленного для летчиков 1-го класса минимума (60 м), и при горизонтальной видимости — 600 метров — почти на пределе этого минимума (500 м). Наверное, после десяти лет полетов с Люберецкого аэродрома он мог приземлиться на нем с закрытыми глазами.

Как следует из летной книжки, отец в этом полете находился на правом сиденье — месте второго пилота. Возможно, это связано с правилом, по которому при посадке в сложных метеоусловиях второй пилот ведет самолет по приборам системы посадки ОСП, а первый — «ищет землю», то есть пытается визуально обнаружить земную поверхность. Увидев ее, он берет управление на себя. Однако при метеоусловиях, которые были в тот день, вряд ли оставалось время для передачи управления. Наиболее вероятно, что отец пилотировал самолет по системе ОСП и сажал его.

А может быть, он поступил как на войне, когда в воздушном бою давал возможность ведомому летчику самостоятельно сбить самолет противника. Он уступил левое сиденье второму пилоту, чтобы тот мог под его контролем выполнить сложнейшую посадку, почувствовать себя мастером.

Вскоре после этого отец опять прошел в НИАГе медицинское обследование. По его результатам 3 июля 1964 г. приказом Минобороны СССР он был уволен в запас «*по невозможности использования по состоянию здоровья, с правом ношения военной формы одежды… Выслуга лет в Вооруженных Силах календарная*

25 лет 4 месяца, в льготном исчислении 42 года 1 месяц ». Соответствующим приказом НИИ ЭРАТ ВВС он был исключен «*из списков личного состава института и всех видов довольствия с 21.07.64* ».

О судьбе бывшей Смешанной
испытательной авиационной эскадрильи

Тем временем вместо Смешанной испытательной авиационной эскадрильи в мае 1964 г. в НИИ ЭРАТ ВВС была сформирована 21-я эскадрилья летающих лабораторий в составе 11 таких лабораторий на Ан-12 и 7 — на Ил-14.

Затем эскадрилья была выведена из состава НИИ ЭРАТ, стала 21-й отдельной эскадрильей летающих лабораторий (21-я ОЭЛЛ) и в 1975 г. перебазировалась в Кубинку, где вскоре ее самолеты Ил-14 были заменены на Ан-26. Судя по всему, 21-я ОЭЛЛ на новой технической и организационной основе выполняла во многом те же задачи, что и СИАЭ.

По рассказам бывших пилотов эскадрильи, работа была интересная, много летали. Дежурные экипажи летающих лабораторий по неделе находились в часовой готовности вылететь в любую точку, где советские самолеты попали в летное происшествие или потерпели катастрофу. Необходимо было только дождаться сотрудников НИИ ЭРАТ, для оперативной доставки которых из Люберец в Кубинку и обратно на вооружение эскадрильи поступило два вертолета Ми-8. Летающие лаборатории имели необходимую аппаратуру для установления причин летных происшествий и катастроф.

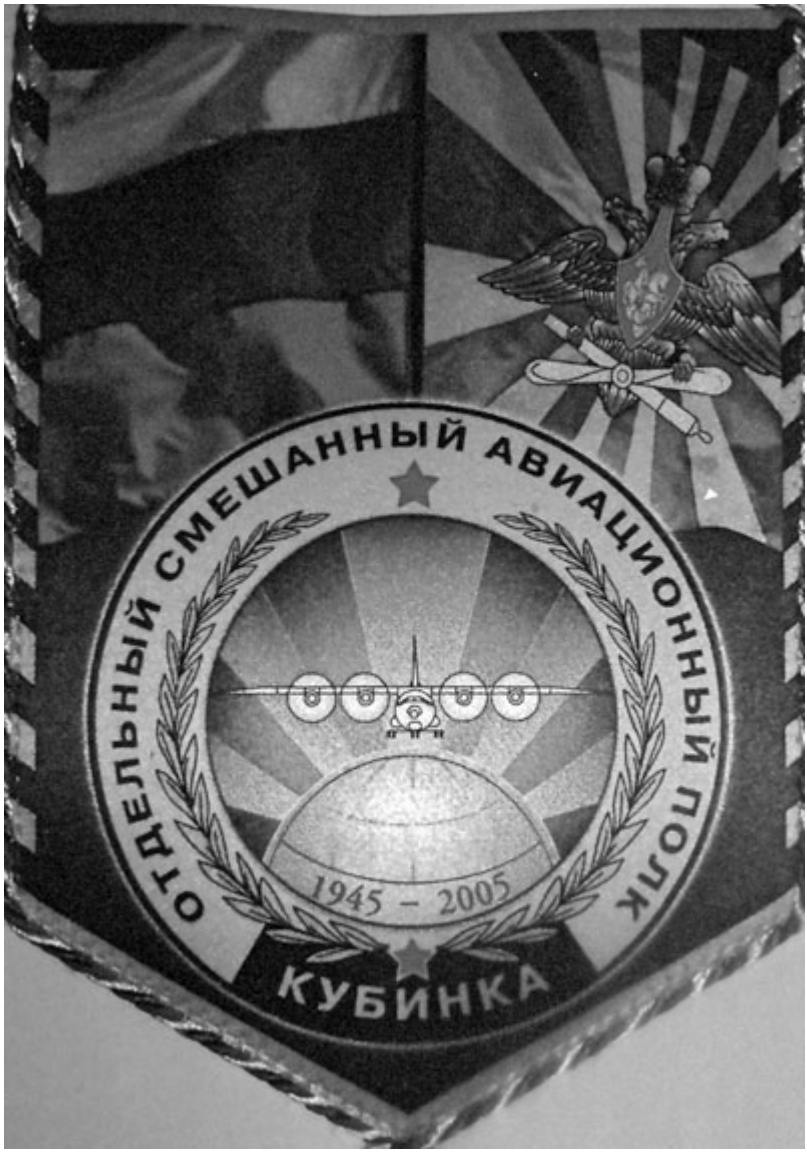
В сентябре 1993 г. эскадрилью включили в состав 226-го Отдельного смешанного авиационного полка, который к тому времени перелетел в Кубинку из Германии. По количеству типов летательных аппаратов этот полк был не менее экзотической летной частью, чем в свое время СИАЭ.

Сформированный в марте 1945 г., полк более полувека базировался на аэродромах ГДР. В этот период в истории полка наиболее яркими событиями были доставка в 1945 г. в Москву Знамени Победы и посадка в 1981 г. Ан-12 с убранными шасси, которые экипаж забыл выпустить по причине злоупотребления в полете спиртными напитками.

В недрах этого полка эскадрилья летающих лабораторий постепенно «рассосалась», ее самолетный парк был «раскассирован» по другим частям и организациям, один из бывших пилотов с горечью рассказал, что его машину продали какой-то частной авиакомпании. Эскадрилья практически перестала существовать как специализированное подразделение с особым режимом работы. В полку, видимо, основное внимание

стало уделяться другой эскадрилье — «базе» по обеспечению реализации договора «Открытое Небо».

Вымпел «40 лет создания 21-й Отдельной авиационной эскадрильи летающих лабораторий»



Вымпел «60 лет формирования Отдельного смешанного авиационного полка»

Предложение об этом договоре, предусматривающем наблюдательные полеты над территорией США и СССР, в 1955 году было сделано США, но отвергнуто СССР. Однако в 1992 г. с наступлением в нашем отечестве эры нового мышления Россия, США, Великобритании и Германия подписали такой договор, к которому затем присоединились еще около 20 стран. В соответствии с ним государства — участники договора могут выполнять полеты над территорией друг друга для контроля военной деятельности.

С апреля 1994 г. эти функции стала выполнять специальная

эскадрилья 226-го полка на устаревших самолетах Ан-30, которые, например, в целях выполнения этого договора не могли долететь до США. Но в 2004 г. эскадрилья с этих самолетов пересела не на новые Ту-204 или Ту-334, как предлагалось специалистами, а на Ан-26, производство которого закончилось почти за двадцать лет до этого.

В ходе «придания нового облика Вооруженным Силам» судьбу 226-го полка и эскадрильи летающих лабораторий, у истоков создания которой стоял отец, покрыли мгла и мрак. От них в Кубинке остались следы в виде эмблем на юбилейных вымпелах, висящих на стене в гарнизонной пивной, где отставная авиационная рать авиационного гарнизона Кубинка коротает время за кружкой пива или стопкой водки.

Летная книжка летчика Урвачёва Георгия Николаевича закончена Итоги. Отставка, пенсия и гражданская служба — новая жизнь в авиации

За 25 лет военной службы и летной работы отец совершил 4991 полет с общим налетом 3122 часа 24 минуты на самолетах: У-2, УТ-2, УТИ-4, И-16, МиГ-3, МиГ-9, Р-39, Як-1, Як-7, Як-9, Як-11, Як-12, Як-18, Ла-5, Ла-7, Ла-9, УТИ МиГ-15, МиГ-15, Ан-2, Си-47, Ли-2, Ил-12, Ил-14, Ан-8 и на вертолетах Ми-4 и Ми-1.

По авиационным меркам — это высокие показатели налета, количества выполненных полетов и освоенных типов летательных аппаратов.

Отец вполне реализовал себя в профессии.

Как военный летчик он участвовал в трех войнах и совершил около 490 боевых вылетов, что тоже считается высоким показателем. По количеству воздушных побед он, безусловно, — ас, хотя до необходимого для этого звания формального норматива у него не хватает одного «подтвержденного» лично сбитого самолета противника, но и 7 сбитых в групповых боях тоже нельзя сбрасывать со счета, как и «не подтвержденные». В связи с этим можно вспомнить, что еще в 1943 г. командир 34-го иап в представлении отца к награждению орденом написал, как припечатал, что он «*советский АС* ».

Как летчик-истребитель он был мастером высшего пилотажа, воздушного боя и стрельбы. Об этом говорят не только результаты его боевой деятельности, но и должности, которые он занимал в разное время: инспектор по технике пилотирования и начальник воздушно-стрелковой службы.

Будучи состоявшимся летчиком-истребителем, он пришел в военно-транспортную авиацию как новичок, но достиг в ней максимальных результатов — освоил самостоятельные и инструкторские полеты на транспортных самолетах днем и ночью в сложных метеоусловиях и получил квалификацию военного летчика 1-го класса.

Его работа в должности летчика-испытателя говорит сама за себя и о квалификации летчика, который ее выполняет.

* * *

Отец уволился из Вооруженных Сил, имея календарную выслугу 25 лет, дающую право на получение полной пенсии. Однако ему не хватало одного года до 45 лет — предельного возраста службы в звании полковника, после которого при увольнении офицер получал ряд льгот и в том числе сохранял право обслуживаться в военных медицинских учреждениях.

Искренне, но, как потом оказалось, легкомысленно он махнул на это рукой и в 44 года стал гражданским человеком без определенной профессии, у которого от военной службы в армии остались квартира, пенсия, ордена и несколько подорванное здоровье. Повторюсь: никаких комплексов по этому поводу он не испытывал…до первой простуды, в результате которой был вынужден обратиться в районную поликлинику.

Здесь надо иметь в виду, что контроль состояния и охрана здоровья пилота — важная часть его летной и боевой подготовки, повышения и поддержания уровня этой подготовки. Соответственно, и авиационная медицина находится на ином уровне, чем в районной поликлинике.

Ветераны 6-го иак ПВО Москвы у Могилы Неизвестного Солдата. В первом ряду с венком летчики 34-го иап Ю. С. Сельдяков и Г. Н. Урвачёв, слева от них бывший командир 6-го иак генерал-полковник И. Д. Климов, второй справа — бывший командир 34-го иап генерал-лейтенант Л. Г. Рыбкин, за его спиной — зам. командира 6-го иак А. М. Стефановский

Поэтому отец, избалованный вниманием врачей за 25 лет летной работы, вернувшись из поликлиники в сумрачном настроении, взял лист бумаги и в правом верхнем углу написал: «*Министру обороны СССР, Маршалу Советского Союза Р. Я. Малиновскому».* Дальше он по-военному коротко, на половине машинописной страницы, изложил суть своего обращения, которое помню почти дословно, опять же в силу его краткости.

Отец писал, что, поступив в Армию добровольно, прослужил

в ней 25 лет, а с учетом того, что при исчислении срока службы во время войны в действующей армии один год считался за три, а в мирное время в реактивной авиации — за два, его льготная выслуга составляет более сорока лет.

За это время прошел три войны, имеет на счету сбитые самолеты, правительственные награды и уволен из Вооруженных Сил по заболеванию, полученному на летной работе. За добросовестную службу в установленные сроки получал очередные воинские звания.

В результате сложилась нелепая ситуация: если бы он служил менее добросовестно и к увольнению был не полковником, а подполковником, для которого предельный возраст службы 40 лет, он бы имел льготы, которых сейчас лишен.

Довольно скоро отец получил еще более короткое письмо из Секретариата министра обороны о том, что его обращение доложено Министру, который распорядился изменить ранее отданный приказ об увольнении отца с предоставлением ему всех льгот, установленных для полковника, увольняемого после 45 лет.

В отставке полковник Г. Н. Урвачёв

Конечно, это распоряжение министра не соответствовало действовавшим тогда нормам и выходило за пределы правового поля, на котором нас ныне призывают пастись, допуская при этом возможность ради торжества права затоптать на этом поле здравый смысл. Не правовому, но положительному для отца решению вопроса помогла, по его словам, поддержка заместителя начальника НИИ ЭРАТ ВВС по тылу полковника Михаила Филипповича Рошаля — отца ныне широко известного в стране детского врача и общественного деятеля Л. М. Рошаля.

Почти одновременно с этим разворачивалась сага о пенсии отца, которая с учетом должностного оклада и выслуги лет была максимальной для его воинского звания — 250 рублей, приличные для того времени деньги. Когда он пришел в сберкассу получать свою первую пенсию, кассир недрогнувшей рукой отсчитал ему 300 рублей. На слова отца, что его пенсия должна быть 250 рублей, кассир спросил:

— Вы полковник?

— В отставке.

— Летчик-испытатель?

— Был.

— Летчик 1-го класса?

— Да.

— Так вот, вам, как полковнику, летчику-испытателю 1-го класса в соответствии с законом установлена пенсия 300 рублей. Гражданин, не морочьте людям голову, забирайте свои деньги и уходите.

У знамени 34-го иап в музее Советской Армии Г. Н. Урвачёв и бывший начальник штаба этого полка А. М. Фирсов

Отец не стал получать деньги, а пошел к работникам пенсионного дела растолковать, что он, работая в должности летчика-испытателя, имел квалификацию не «Летчик-испытатель 1-го класса», а «Военный летчик 1-го класса». Через полгода, уяснив разницу, эти работники пересчитали пенсию.

Зато с гражданской службой все устроилось как нельзя лучше. Когда он задумал увольняться из Армии, к нему как к

старшему авиационному начальнику на Люберецком аэродроме обратились работники ОКБ М. Л. Миля и Московского вертолетного завода с просьбой согласовать размещение на этом аэродроме их Летно-испытательного комплекса. Отец был согласен при условии: если они зарезервируют для него должность в этом Комплексе.

Вертолетчики с радостью приняли это предложение, тем более что с их стороны это было не услугой, а ценным кадровым приобретением — авиационный специалист в расцвете жизненных сил с огромным опытом полетов на многих типах самолетов и вертолетов.

Ветераны Корейской войны Г. Н. Урвачёв и В. А. Щипалов. Двадцать лет спустя

Из предложенных должностей отец выбрал место старшего авиационного диспетчера. Вертолетчики заверили, что эта должность будет сохранена для него, и сообщили о причитающейся за ее исполнение приличной, по их словам, зарплате. Но отец заявил:

— Нет, зарплата не подходит.

Вертолетчики несколько растерялись:

— Ну, мы поищем, товарищ полковник, способ ее повысить.

— Нет, надо понизить.

Вертолетчики растерялись еще больше:

— Так, какую же зарплату вы хотите?

Отец на листке бумаги быстро подсчитал и назвал сумму, меньшую, чем была предложена вертолетчиками, и стороны ударили по рукам.

Дело в том, что по тогдашнему порядку пенсионер мог работать, получая полную пенсию, если зарплата не превышала

определенного уровня. В противном случае пенсия уменьшалась на допущенное превышение этого уровня. Таким образом, он сам рассчитал себе максимально возможную зарплату.

Отец проработал в Летно-испытательном комплексе Московского вертолетного завода имени М. Л. Миля более 30 лет — еще одну авиационную жизнь, в которой он уже не летал, но со знанием летного дела помогал это делать другим. Он участвовал в работах по испытанию новой вертолетной техники, которые вели Заслуженные летчики-испытатели Герои Советского Союза Ю. А. Гарнаев, Р. И. Капрэлян, В. П. Колошенко, Г. Р. Карапетян, Заслуженные летчики-испытатели Г. В. Алферов и Б. В. Земсков.

Это был привычный мир авиации. Но это уже была история, отраженная не в летной, а в его трудовой книжке.

О военном прошлом напоминали встречи с друзьями из этого прошлого, зачастую в очередную годовщину отражения первого налета немецкой авиации на Москву 22 июля 1941 года.

Заключение

Прочитав летную книжку отца, понимаю, что он прожил в авиации трудную и счастливую жизнь.

Трудную, потому что начинал летную службу на строгом и не прощавшем летчику ошибок в пилотировании самолете И-16, попытками освоить который для многих летчиков заканчивалась их летная и земная жизнь. Он вступил в войну на таком же сложном в пилотировании МиГ-3, едва освоив его и совершив на нем всего 27 полетов с налетом менее 13 часов.

Достигнув вершин профессионального мастерства на поршневых истребителях, ему пришлось начинать с начала освоение реактивных самолетов. Он вновь оказался на войне, недостаточно освоив реактивный МиГ-15, требующий новых навыков пилотирования и тактики боевого применения, выполнив на нем только 34 полета и налетав всего 15 часов.

Заслуженным боевым летчиком, командиром, подполковником, освоившим более полутора десятков типов истребителей, в том числе реактивных, отец по воле обстоятельств вынужден был на деревянном с полотняной обшивкой самолете Як-12 месяцами день за днем, неделя за неделей летать из Люберец в Чкаловское и обратно — двадцать минут туда, двадцать минут обратно.

Он опять начинает все сначала — осваивает технику пилотирования на транспортных самолетах, многочасовые и многосуточные перелеты на тысячи километров с посадкой на десятках новых, незнакомых аэродромов.

А счастье отца в летной жизни заключалось в том, что он двадцать пять лет занимался любимым делом — летал, в том числе на самых совершенных для своего времени самолетах.

Он прошел весь путь одномоторной поршневой авиации от полотняного биплана У-2 до совершеннейших, практически достигших пределов, доступных для поршневых истребителей, Ла-7 и Ла-9, участвовал в эпохальном переходе авиации на реактивную технику.

В транспортной авиации, начав летать практически на одном из первых в мире специализированных транспортных самолетов Си-47, он освоил легендарный Ан-2, а закончил летную жизнь на первом в стране турбовинтовом транспортном самолете Ан-8.

Но, конечно, главное его счастье состояло в том, что при такой напряженной жизни в авиации он ни разу не был сбит в воздушном бою противником, не потерпел ни одной катастрофы. В воздушных боях и летных происшествиях, когда совершал

вынужденные посадки на «живот», становился на «нос», опрокидывался на «спину», падал на дом, отец ни разу не был ранен.

Возможно, его хранило то, о чем говорится в служебной аттестации: *«Летает на всех освоенных типах* (самолетов) *отлично. Летать любит».*

Отец иногда говорил, что если бы кто-нибудь во время войны сказал ему, что он доживет до старости, а тем более — до 70 лет, ни за что не поверил бы. Он прожил 76 лет и умер мгновенно, занимаясь другим любимым делом, вторым после авиации — рыбалкой.

* * *

В августе 2005 г. на VII Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2005) в г. Жуковском, проходя мимо серебристых реактивных самолетов XXI века, я вдруг увидел, что рядом с ними, хищно присев на хвост и опираясь на передние лапы-шасси, задрав «нос», стоит зеленый с яркими красными звездами и голубым «животом» МиГ-3. Настоящий?! Дело в том, что по действовавшему в советской авиации порядку все военные самолеты, снятые с вооружения, «поголовно» шли в металлолом. Поэтому, думаю, отец после войны ни разу не видел МиГ-3.

Из 3278 выпущенных в 1940–1942 гг. самолетов МиГ-3 в летных частях в 1944 г. оставалось 83 самолета, в основном в училищах, и в 1945 г. — ни одного.

Однако в 2000 г. Русское авиационное общество «Русавиа» и компания «Авиареставрация» (Новосибирск) решили восстановить летный экземпляр самолета МиГ-3, хотя не сохранились даже его рабочие чертежи. Был проведен колоссальный объем поисковых, исследовательских, конструкторских, инженерных, технологических и других работ. В ходе их в 2000–2003 гг. в труднодоступных районах Северо-Запада были найдены и извлечены из болот и озер останки шести самолетов МиГ-3, которые позволили восстановить техническую документацию и дали около половины «родных» конструкций и агрегатов истребителя, представленного на МАКС-2005.

Автор у истребителя МиГ-3 на МАКС-2005

При этом нельзя не отметить, что пилотом одного из найденных самолетов был старший брат неоднократно упоминавшегося в этих записках аса Корейской войны Е. Г. Пепеляева — старший лейтенант К. Г. Пепеляев. Он был сбит в воздушном бою с двумя истребителями противника 2 августа 1941 г. над озером Ильмень. Не мог также не обратить внимания на то, что запуск и стендовые испытания собранного двигателя для МиГа были проведены в Люберцах на специальном стенде, оборудованном в 13-м ГосНИИ Минобороны России — бывшем НИИ ЭРАТ ВВС. В коротком разговоре с «хозяевами» самолета пришли к согласию в том, что это своеобразный памятник отцу, его друзьям и другим летчикам, воевавшим на МиГ-3.

Список использованной литературы и материалов

Абакумов Б. С. Неизвестная война. — Курск: Радуга, 1997.

Абакумов Б. С. Взгляд из кабины «МиГа». Журнал «Крылья Родины», № 1, 1998.

Андреев И. Боевые самолеты. — М.: «ИЛБИ», 1996.

Арсеньев Е. В., Берне Л. П., Боев Д. А. и др . История конструкций самолетов в СССР. 1951–1965 гг. — М.: Машиностроение, 2002.

Бабич В. К., Карташев И. И. Мифы о немецких асах. Газета «Независимое военное обозрение», № 19, 1999.

Баевский Г. А. С авиацией через XX век. — М.: Дельта-НБ, 2001.

Балакин Н. Три встречи и три победы старшего лейтенанта Киселева. Газета «Тревога», № 144, 1942.

Балакин Н. Как немецкий бомбардировщик был взят в клещи. Газета «Тревога», № 39, 1943.

Балакин Н. Летный день одной части. Газета «Тревога», № 62, 1944.

Балакин Н. В Московском небе. Газета «Тревога», № 129, 1943.

Балакин Н. Свято выполнять закон истребителя. Газета «Тревога», № 10, 1944.

Балакин Н. Три встречи и три победы старшего лейтенанта Киселева. Газета «Тревога», № 144, 1942.

Бару И. Один день из жизни капитана Александрова. Газета «Сталинский сокол», № 31, 1941.

Белов С. Марк Галлай: «Я прожил интересную жизнь…» Газета «На боевом посту», № 30, 1996.

Белов А. Сталин в Люберцах. Газета «Люберецкая правда», № 164, 1992.

Белоусов Олег, Чернов Виктор. Горячая точка «холодной» войны. Газета «Время», № 67, 2000.

Боевые операции люфтваффе: взлет и падение гитлеровской авиации. — М.: Яуза-пресс, 2008.

Быков М. Советские асы. Победы сталинских соколов 1941–1945. — М.: Яуза, Эксмо, 2008.

Вальчук А. В боях за столицу. Газета «На боевом посту», № 61, 1994.

Воронцов Б. Истребители воздушных стервятников. Газета Тревога», № 150, 1942.

Воронцов Б. Боевой счет продолжается. Газета «Тревога», № 39, 1943.

Вотинцев Ю. В. Неизвестные войска исчезнувшей сверхдержавы. Военно-исторический журнал, № 8—11, 1993.

Гагин В. В., Кожедуб И. и Куманичкин А. Воздушная война в Корее. — Воронеж. Издательский Дом «Воронежский Альманах», 2004.

Девять побед летчика Коробова. Газета «Тревога», № 36, 1943.

Демин Анатолий. В небе Кореи. «Орлы» Мао Цзэдуна против «ястребов» дяди Сэма. Журнал «Авиация и космонавтика», № 9—12, 2004.

Дерновой В. «Если бы мне поверили!..» Газета «На боевом посту», № 27, 1997.

Докучаев А. Первый среди первых, или Протянул бы Кожедуб руку Хартману. Журнал «Вестник воздушного флота», май — июнь, 2000.

Драбкин А. Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941–1942. — М.: Яуза, Эксмо, 2006.

Драбкин А. Я дрался с асами люфтваффе. На смену павшим. 1943–1945. — М.: Яуза, Эксмо, 2006.

Дымич В. Веселая охота на востоке Европы. Журнал «Авиация и космонавтика», № 1, 1999.

Дудник Н. Неприступное небо столицы. Газета «На боевом посту», № 140, 1981.

Дудник Н. На страже неба Москвы. Газета «На боевом посту», № 168, 1986.

Еще одна победа летчика Мирошниченко (редакционная статья). Газета «Тревога», № 69, а

Жирохов М. А., Котловский А. В. Иду на таран. Последний довод «сталинских соколов». — М.: Яуза, Эксмо, 2007.

Журавлев Д. А. Огневой щит Москвы. — М.: Воениздат, 1972.

Гагин В. В. Воздушная война в Испании (1936–1939). — Воронеж: ИЛДВА, 2001.

Иванов Всеволод. Московские крылья. Газета «За храбрость», 23.04.44.

Ильин Владимир. Авиация великого соседа. Журнал «Авиация и космонавтика», № 1–3, 1999.

Искусство воздушного боя (редакционная статья). Газета «Тревога», № 149, 1943.

Киселев В. А., Букварев К. П., Урвачёв Г. Н. Бить врага ночью так же, как и днем. Газета «Тревога», № 55, 1944.

Кобяшев Н. На подступах к Москве. Газета «Сталинский сокол», № 19, 1941.

Комаров И. О действиях вражеской авиации под Москвой.

Газета «Сталинский сокол», № 47, 1941.

Корнюхин Г. В. 50 лучших истребителей Второй мировой войны. — Смоленск: Русич, 2004.

Коробов В. Ф. Две встречи — две победы. Газета «Тревога», № 39, 1943.

Кошелев Александр. Мир ценой корейской войны… Газета «Век», № 15, 2001.

Крамаренко С. М. Против «мессеров» и «сейбров». В небе двух войн. — М.: Яуза, Эксмо, 2006.

Красноперов Н., Буцкий И. В огненном небе Подмосковья. Газета «На боевом посту», № 290, 1975.

Красноперов Н., Буцкий И. Взлетали, чтобы победить. Газета «На боевом посту», 8.04.1976.

Красноперов Н., Буцкий И. Оружие, не знавшее осечек. Газета «На боевом посту», № 86, 1985.

Крылов Л. Е., Тепскураев Ю. Г. Хроника потерь истребительной элиты. Корея 1951–1953 гг. Журнал «Мир авиации», № 1, 1996.

Лобов Г. А. В небе Северной Кореи. Журнал «Авиация и космонавтика», № 10–12, 1990, № 1–5, 1991.

Медведь А. Н., Хазанов Д. Б. Маслов М. А. Истребитель МиГ-3. — М.: «Русавиа», 2003.

Медведь А. Н., Хазанов Д. Б. МиГ-3. Первый фронтовой высотный истребитель. — М.: Яуза, Коллекция, Эксмо, 2007.

Материалы рубрик «На подступах к Москве», «На подступах к столице» и другие в газете «Сталинский сокол», № 20, 30, 31, 1941.

МиГ-3. Сборник «Война в воздухе», № 115, 2004.

Микоян С. А. Воспоминания военного летчика-испытателя. — М.: Издательский Дом «Техника — молодежи», 2002.

Митронов М. Герои «пятого океана». Сборник «Одинцово: время и люди». — М.: Славянский диалог, 1997.

Мухин Ю. И. Асы. Газета «Дуэль», № 21, 1997.

Найденко М. М., Киселев В. А. Из боевого опыта ночных истребителей. Газета «Сталинский сокол», № 2, 1941.

Ночные истребители (редакционная статья). Газета «Сталинский сокол», № 42, 1942.

Орехов Борис. Поезд идет на восток. Газета «Правда», № 113, 143, 185, 1992.

Орлов А. С. Американские летчики знали, что против них воюют советские асы. Газета «Субботник НГ», приложение к «НГ», № 24 (24), 2000.

Орлов А. С., Гаврилов В. А. Тайны корейской войны. — М.: Вече, 2003.

Пепеляев Е. Г. «МиГи» против «Сейбров». — М.: НПП «Дельта», 2000.

Платов С. И. О том, как сбил Хе-111 двумя атаками. Газета «Тревога», № 168, 1942.

Прокопенко Ф. Ф. Вся жизнь в авиации: Записки неугомонного летчика. — М.: Издательская группа «Бедретдинов и Ко», 2006.

Покрышкин А. И. Познать себя в бою. — М.: Центрполиграф, 2006.

Полак Томас, Шоурз Кристофер. Асы Сталина 1918–1953. Статистика побед и поражений. — М.: Эксмо, 2003

Попов И. М., Лавренев С. Я., Богданов В. Н. Корея в огне войны. — М.: Жуковский, Кучково Поле, 2005.

Почтарев Андрей. В горячей войне с Пентагоном. Газета «Независимое военное обозрение», № 26, 2000.

Рагимов Э. Одиннадцать подвигов Георгия Урвачёва. Газета «На боевом посту», № 21, 1995.

Редакционные материалы газеты «За храбрость», № 6, 8, 10, 16, 19, 25, 29, 64, 111, 1943.

Редакционные материалы газеты «Тревога», № 72, 77, 129, 150, 167, 1942; № 39, 60, 111, 1943.

Сейдов И. «Красные дьяволы» в небе Кореи. Советская авиация в войне 1950–1953 гг. Хроника воздушных сражений. — М.: Яуза, Эксмо, 2004.

Синичкиянц А. М. Отечества крылатые сыны. — М., 2002.

Смирнов А. Боевая работа советской и немецкой авиации в Великой Отечественной войне. — М.: АСТ: АСТ Москва: Транзиткнига, 2006.

Смотритский Е. Ночной бой. Газета «Тревога», № 77, 1942.

Солодарь Ц. Мать офицера. Газета «За храбрость», № 82, 1943.

Спик М. Асы союзников. — Смоленск: «Русич», 2000.

Стефановский П. М. Триста неизвестных. — М.: Воениздат, 1968.

Стефановский П. М. На защите столицы. Шесть месяцев воздушных боев за Москву. Газета «Сталинский сокол», № 47, 1941.

Тараканчиков Н. Е. Некоторые элементы группового воздушного боя. Газета «Тревога», № 82, 1943.

Таран — оружие героев (редакционная статья). Газета «За храбрость», № 14, 1943.

Тепсуркаев Ю. Г., Крылов Л. Е. «Сталинские соколы» против «Летающих крепостей». Хроника воздушной войны в Корее 1950–1953. — М.: Яуза, Эксмо, 2008.

Тимофеев А. В. Покрышкин. — М.: Мол. гвардия, 2003.

Толстой А. Н. Таран. Газета «Красная звезда», 16.08.41.

Федоров А. Г. Авиация в битве под Москвой. — М.: «Наука», 1975.

Федоров В. Слово большевика — серьезное слово. Газета «За храбрость», № 8, 1943.

Урвачёв Г. Н. «Рассказы бывалых летчиков». Газета «За храбрость», № 64, 1943.

Урвачёв Г. Н. Мы родную землю защищали. Газета «Люберецкая правда», № 169, 1981.

Урвачёв Г. Н. Стервятники не прорвались. Газета «Люберецкая газета», № 21, 1997.

Фирсов А. М. Поучительный воздушный бой. Газета «Тревога», № 168, 1943.

Хазанов Д. Б. Неизвестная битва в небе Москвы 1941–1942. Оборонительный период. — М.: Издательский дом «Техника — молодежи», 1999.

Хазанов Д. Б. Неизвестная битва в небе Москвы 1941–1942. Контрнаступление. М.: Издательский дом «Техника — молодежи», 2001.

Хазанов Д. Б. 1941. Борьба за господство в воздухе. — М.: Яуза, Эксмо, 2008.

Центральный архив Минобороны России (далее — ЦАМО), ф. 34 ИАП, оп. 600156, д. 1, 2, 3, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 17, 20, 21, 25 (Приказы, Книги приказов);

ЦАМО, ф. 34 ИАП, оп. 600156, д. 4, 6, 14, 23 (Журналы боевых действий);

ЦАМО, ф. 34 ИАП, оп. 600156, д. 8, 16 (Журнал-дневник);

ЦАМО, ф. 34 ИАП, оп 600156, д. 13, 15 (Книга учета сбитых самолетов противника);

ЦАМО, ф. 34 ИАП, оп 600156, д. 22 (Книга учета летных происшествий);

ЦАМО, ф. 34 ИАП, оп. 600156, д. 28 (Исторический формуляр 34 ИАП);

ЦАМО, ф. 34 ИАП, оп. 508097, д. 1 (История 34-го ИАП);

ЦАМО, ф. 34 ИАП, оп. 235633, д. 1 (Штатно-должностной список офицерского состава 34-го ИАП ПВО);

ЦАМО, ф. 1-й ВИА ПВО (Сборник описаний воздушных боев, проведенных частями 1-й ВИА на подступах к Москве в период июнь — октябрь 1943 года).

Щербаков А. А. Асы Геринга против сталинских соколов. Газета «Независимое военное обозрение», № 2, 1999.

Щербаков А. А. Летчики. Самолеты. Испытания. — М.: АвикоПресс, 2004.

Юденок В. Самолеты СССР Второй мировой войны. — Мн.: Харвест, — М.: АСТ, 2003.

Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР, 1938–1950 гг. — М.: «Машиностроение», 2002.

Шварцман Я. Год на «МИГе» № 23–03». Газета «Сталинский сокол», № 39, 1942.

* * *

Использованы также:

Учетно-послужная карточка и наградные листы Г. Н. Урвачёва в Центральном архиве Минобороны России;

Личное дело Г. Н. Урвачёва в Люберецком военкомате;

материалы Интернета из сайтов «Авиаторы Второй мировой», «Герои страны», Soviet Figher Aces of 1936–1952 years;

Википедия.

notes

Примечания

1

Выписки из летной книжки, документов, архивных, опубликованных и рукописных материалов далее в тексте выделены курсивом.

2

Часть самолетов сбита в составе других авиачастей.

3

Часть самолетов сбита в составе других авиачастей.

4

Часть самолетов сбита в составе других авиачастей.

5

Часть самолетов сбита в составе других авиачастей.